

## NUMERO ESPECIAL DEDICADO AL ACCIDENTE DEL BUQUE "PRESTIGE"

**E**l accidente del buque petrolero "Prestige" ha marcado un triste hito en la historia de los episodios de contaminación en el Mundo.

A pesar de que los accidentes que tienen su origen en el transporte marítimo no constituyen el objeto de la actividad del Pool, esta entidad no podía dejar de prestar una atención muy especial a sus consecuencias, debido en primer lugar a su importancia y, además, a la serie de aspectos relacionados con el mismo y que tendrán repercusión, a corto, medio y largo plazo, en la normativa, jurisprudencia, desarrollo técnico, concienciación de la sociedad y planteamientos aseguradores en materia de contaminación.

En consecuencia, el Pool ha decidido recopilar los datos de interés recogidos en la prensa durante los cinco meses transcurridos desde el trece de noviembre de 2002. Debido a la profusa cobertura del hecho llevada a cabo por todos los medios de comunicación, se ha hecho necesaria una prolija labor de selección y resumen, a fin de no inundar a nuestros destinatarios con información obsoleta o falta de un interés específico. Los criterios que se han seguido para componer este número han sido los siguientes:

Se ha evitado dedicar espacio a:

- La narración de los hechos, por considerarlos conocidos por todos los lectores.

- La alusión a decisiones y controversias políticas, por quedar fuera de nuestro ámbito de interés.
- La inclusión de comentarios de expertos o responsables políticos, a no ser que añadan datos objetivos de interés.

Se ha centrado la atención en aquellos aspectos relacionados con las repercusiones del accidente que más directamente pueden afectar al aseguramiento y para una lectura más provechosa, se ha dividido la información recopilada y resumida, en los tres apartados que se señalan en el recuadro.

Finalmente, hay que reseñar que queda fuera de este boletín cualquier reseña a la llamada "marea blanca"; ese movimiento solidario y espontáneo, de dimensión también sin precedentes que, como aspecto positivo surgido de esta catástrofe, nos sirve para reconciliarnos con la sociedad, que una vez más, demuestra que sabe postergar consideraciones sobre fronteras, clases e intereses particulares, cuando la causa lo merece.

### INFORMACION SELECCIONADA

- **Coste económico, financiación y aseguramiento.**
- **Responsabilidades, acciones judiciales y estrategias de los responsables.**
- **Soluciones alternativas y tecnología.**

**ADVERTENCIA:** los artículos que se reseñan han sido extractados a fin de mostrar exclusivamente los datos considerados interesantes, procurando siempre que las partes conservadas no pierdan su sentido y valor.



## 1. COSTE ECONOMICO, FINANCIACION Y ASEGURAMIENTO.

LA VANGUARDIA 21/11/2002

**El barco tiene un seguro de 25 millones.-** La aseguradora del petrolero "Prestige" se hará cargo del pago de 25 millones de euros para afrontar las demandas por la catástrofe ecológica y económica ocasionada por el naufragio. Así lo confirmó ayer Paul Hinton, presidente de la compañía londinense A. Billbrough & Co. La suma sería pagada de forma automática en concepto de responsabilidad civil.

EXPANSION 23 de diciembre

**Los expertos elevan el coste para el seguro del desastre del 'Prestige'**

El desastre del 'Prestige' le costará, según una primera estimación, 180 millones de euros al seguro que cubre la responsabilidad civil del petrolero, pero los expertos creen que será insuficiente para compensar los daños que ya ha causado la catástrofe y los que quedan por producirse.

Los especialistas calculan que, de momento, los

afectados presentarán alrededor de 6.500 reclamaciones contra el armador del petrolero Prestige. La responsabilidad civil del buque se cubre a través de un Club de Protección de Indemnización, P&I Club, denominado London Steamship Owners Mutual Insurance Association, que aportará 26 millones de euros en indemnizaciones, mientras que los otros 154 millones correrán a cargo del Fidac, el Fondo Internacional de Daños por Contaminación de Hidrocarburos, en el que está incluido el

London

Steamship.

En los casos como este se aplica el principio de responsabilidad objetiva, es decir, el que contamina paga, según el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Contaminación de Hidrocarburos de 1992, firmado entre otros países por España. El London Steamship, con sede social en Bermudas, aunque operativo en Londres, funciona como una mutua de seguros; se financia con las aportaciones de sus propios asegurados. Todos los armadores tienen la

obligación de estar asegurados en uno de estos P&I Club. Existen muchos P&I Club, que pueden llegar a dar una cobertura máxima por siniestro de 500 millones de euros, aunque cada armador tiene derecho a limitar su responsabilidad dependiendo del tonelaje del buque, según las normas internacionales.

**Retraso en el pago**  
El Fidac se nutre con las aportaciones obligatorias de los armadores,

fletadores y propietarios de las mercancías. Esta institución establece una indemnización máxima de 180 millones de euros, incluida la contratada por el armador con su P&I

Club, pero en algunos casos puede ser algo más elevada.

En el naufragio del Erika a finales de 1999 el Fidac pagó 145 millones de dólares en indemnizaciones.

**LA VOZ DE GALICIA 31 DE Diciembre.**

Cuánto cuesta la marea negra - Los expertos estiman que Galicia debe recibir entre 170.000 y 340.000 euros por cada tonelada de vertido del «Prestige» para

JUEVES, 14 DE NOVIEMBRE DEL 2002 A CORUÑA

# La Voz de Galicia

El «Prestige», con 77.000 toneladas de combustible, vierte fuel a 50 kilómetros de Fisterra

## Un petrolero a la deriva amenaza a Galicia con otra gran marea negra

Un remolcador intentaba poner a flote el buque para mitigar la catástrofe ecológica

El temporal, con vientos de 90 kilómetros por hora y olas de 7 metros, agrietó el casco y obligó a evacuarlo

Las torres del barco podían verse bajo el agua por la fuerte presión

El mal tiempo cortó comunicaciones, cables de fibra y dejó casi inoperativas las aeronaves gallegas. A las 14 y 15 horas

El buque se levantó sobre el fondo y se volcó una vez más al agua a causa del viento

Una grúa cae a dos coruñesas al caer sobre su casa y arrojárselas a la calle

Una catástrofe emborrizada de gomerles provoca en Santiago un accidente similar









financiar la recuperación económica y ambiental.

Galicia deberá invertir entre 170.000 y 340.000 euros. El dinero ha de provenir, en un 90%, del presupuesto público en infraestructuras. El resto deberá ser aportado por las compañías privadas asociadas a cadenas productivas.

¿Cuánto costará reparar los daños del fuel?.- Entre 900 y 10.000 millones de euros.

¿Por qué es necesario el dinero público? Porque no existe ningún tipo de seguro estatal o internacional que cubra la catástrofe. Tamames propone que se cree ahora que se ha constatado su necesidad. Varela es de la misma opinión. Grandío y Navaza entienden que deben ser las petroleras quienes asuman las indemnizaciones y amortizaciones de los daños ecológicos que causan. ¿Por qué es necesaria la inversión privada? Porque las mismas compañías y sectores económicos que están afectados serán los beneficiados de la inyección de dinero público.

*El Heraldo de Aragón, 7 de enero de 2003*

**Matas asume que limpiar el vertido costará el triple de lo previsto** El ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, dijo este domingo que el coste de la limpieza de las costas afectadas por el "Prestige" alcanza los 133 millones de euros, y confió en "afrontar la temporada turística en condiciones. Señaló que también se ha facilitado la recogida y traslado a centros de recuperación de 86 aves y estudiar los fondos marinos, que "en un principio no parecen muy afectados de forma masiva".

*La Voz De Galicia, 7 De Enero*

**Un contrato a punto de extinguirse.-** El Gobierno español podría verse obligado a extender el contrato con el Ifremer para ampliar las 20 inmersiones previstas inicialmente. El *Nautilo* lleva ya catorce (cada una le cuesta a las arcas públicas 60.000 euros) y sólo ha logrado sellar definitivamente tres grietas. Esto es, de los tanques del *Prestige* aún fluyen otros 17 regueros de chapapote.

*La Voz de Galicia, 17 de Febrero*

**Vaciar el 'Prestige' costará más de lo que recibirán por los daños España y Francia** - Repsol liderará el consorcio de empresas e

iniciará un proyecto que se dispara a 230 millones de euros.

- El Gobierno y su comité científico asesor escenificaron ayer su ya conocida apuesta por la extracción del fuel de los pecios del *Prestige*, no sin dejar clara la dificultad técnica que entraña un desafío científico pionero del que aún se tendrá que demostrar su viabilidad con unos estudios preliminares que durarán tres meses y que se han encargado a la petrolera española Repsol.

- La Armada española será finalmente la encargada de realizar la limpieza de los fondos marinos de las islas atlánticas dañados por el fuel. Así lo anunció ayer el comisionado del Gobierno, Rodolfo Martín Villa, quien dijo que es necesario «profesionalizar esta tarea».

La decisión fue adoptada durante la reunión semanal mantenida por la comisión delegada para los asuntos relacionados con el *Prestige*.

*Heraldo De Aragón 4. De Abril*

**Las cifras para sufragar los daños causados por el "Prestige" sobrepasarán los 1.000 millones de euros previstos inicialmente.** El Ejecutivo explicó que esa cantidad de 1.000 millones de euros se refiere tanto a lo gastado en 2002 como a las previsiones para 2003. Además, informó de que en 2002 se realizó una modificación presupuestaria por un importe de 235,8 millones de euros, de forma que el Ministerio de Agricultura recibió 20 millones de euros para repartir en ayudas al sector pesquero afectado. Asimismo, Fomento ingresó 107 millones de euros para la adquisición de material de lucha contra la contaminación; Medio Ambiente obtuvo una partida adicional de 94 millones de euros para acciones de regeneración en la costa española afectada; Defensa recibió 4,8 millones de euros destinados a los gastos corrientes de los militares que realizan labores de limpieza; y Administraciones Públicas contó con otros 7,4 millones de euros para cooperación con las corporaciones locales.

\*



## 2. RESPONSABILIDADES, ACCIONES JUDICIALES Y ESTRATEGIAS DE LOS RESPONSABLES.

*La Vanguardia, 11 de diciembre*

**Michavila anuncia acciones legales para que los responsables del barco paguen los daños.** - La catástrofe del "Prestige" tiene responsables, con nombres y apellidos, y España tratará de que paguen por ello. En los juzgados y con cheque. Por ello, la abogacía del Estado ha iniciado los trámites para que la justicia determine la responsabilidad del armador, el capitán y el fletador de la nave, según explicó ayer el ministro de justicia, José María Michavila.

En este sentido, Michavila recordó que se ha reunido con su homólogo francés, Dominique Perben, para que la UE unifique su concepto de delito ecológico, para que se concrete la responsabilidad de armadores y navieras en los accidentes marítimos y para actuar conjuntamente en la prevención de riesgos. La denuncia que presentó la abogacía del Estado en un juzgado de Corcubión (A Coruña) por el accidente del "Prestige" acusa al petrolero, precisamente, de delito ecológico, así como de presunta desobediencia al capitán del barco, por no seguir las instrucciones de las autoridades marítimas españolas al detectarse el riesgo de hundimiento.

*La Vanguardia, 3 De Enero De 2003*

Cascos advierte que Fomento puede no tener todos los documentos que le requiere el juez. El ministro justifica esa posible carencia de documentos oficiales en que en momentos de emergencias se actúa con urgencia.

*El Mundo; 7 de enero de 2003.- INFORMACIÓN PUBLICADA POR 'LE MONDE'*

**PARÍS.-** El conglomerado ruso Alpha se ha desprendido de su filial Crown Resources, dueña de la carga del naufragado Prestige', con el fin de ponerse a salvo de eventuales demandas de las víctimas del vertido de fuel, informa el diario francés 'Le Monde'.

La operación de venta por Alpha de las acciones de Crown Resources a Jost Villiger, se llevó a cabo con la máxima discreción.

Crown Resources ha sido rebautizado ERC Trading (Energy, Resources and Commodities) y debería concentrarse en transacciones de productos "limpios", como crudo y gasolina, y no en los productos pesados que, a causa de

los bajos márgenes, sólo son transportados en barcos viejos monocasco.

Con la venta de Crown Resources, el conglomerado financiero e industrial ruso liderado por Mijail Fridman se pone a salvo de demandas judiciales porque la sociedad dueña de la carga del "Prestige" ya no tiene existencia legal, indicó el periódico.

**No se ha revelado el nombre del banco de inversiones que pilotó la operación,** y el director general de Crown y su adjunto, con una larga experiencia en el sector, han dimitido.

Villiger administra una veintena de compañías, que en su mayoría no tienen nada que ver con transacciones de materias primas. Todo ello acredita la tesis, según 'Le Monde', de que los rusos han nombrado a "un hombre de paja".

Un portavoz de Alpha indicó que "estamos desolados por España y Francia, pero esta catástrofe no es culpa nuestra. Fletamos un barco disponible en el mercado y que estaba conforme con las normas internacionales. Durante el viaje el propietario del barco es el responsable".

Según expertos del sector de seguros, es probable que Crown Resources fuera cedida después de haber sido reembolsada por la pérdida del fuel, un extremo que la compañía no quiso comentar.

**LA VOZ DE GALICIA 2 de Enero.**

El fiscal exige identificar a los responsables del hundimiento del «Prestige»

- Reclama los acuerdos por escrito tomados por el gabinete de crisis. - También trata de esclarecer la relación contractual que se estableció entre los propietarios y operadores del buque y la empresa de salvamento Smit.

**Un complejo rastreo en un laberinto empresarial.**

De Mare Shipping, compañía propietaria del barco, interesa sobre todo «los contratos de seguro que hubiera suscrito en relación con el buque y que estuvieran en vigor con fecha 13-11-02», así como la relación contractual con la empresa propietaria de la carga. También es importante esclarecer en las diligencias previas, según el fiscal, el carácter de la relación entre Mare Shipping y la operadora del petrolero, Universe Maritime.

**La Voz De Galicia, 9 De Enero**

De las últimas veinte mayores mareas negras ocurridas en el mundo, sólo cuatro fueron



provocadas por barcos pertenecientes a grandes compañías petroleras. Se trata de las que surgieron a raíz de los siniestros del *Torrey Canyon* (1967), *Texaco Denmark* (1971), *Amoco Cadiz* (1978) y *Exxon Valdez* (1989). Precisamente estos sucesos despertaron en las petroleras el interés por deshacerse de las flotas, proceso que se aceleró tras el accidente del *Exxon Valdez* en Alaska.

**Exigencias.**- Pese a confiar a otras empresas el transporte del crudo, el argumento que esgrimen las petroleras es que la seguridad del transporte está garantizada porque ellas mismas realizan en los puertos en los que reciben el crudo sus propias inspecciones, y marcan altas exigencias de calidad.

*El País*, 9 de enero

**Las Petroleras se deshacen de su flota, para evitar responsabilidades en las mareas negras.**

El transporte de combustible lo concentran navieras independientes, que ocultan cada buque detrás de una madeja de sociedades. Las compañías privadas de crudo sólo poseen el 3% de los barcos.

Cepsa, por ejemplo, vendió su flota a Marpetrol y Fernández Tapias a finales de los años 80; Repsol se deshizo de la suya en 1996; Totalfina, la fletadora del cargamento que transportaba el *Erika*, tenía antes del accidente una treintena de buques y, ahora, no posee ya ninguno. CHL, por ejemplo, sí tiene todavía seis barcos en propiedad, de pequeño tamaño y para hacer trayectos en la Península.

*La Voz De Galicia*, 29 De Enero

**Grecia insta a los dueños del «Prestige» a que depositen la fianza de Mangouras.**

Paralelamente, los abogados de Mangouras presentaron el día 21 un recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional para que se revise la cuantía de la fianza.

**Presión a las aseguradoras para que cubran casos como el del griego**

Según una información que publica el rotativo marítimo londinense *Lloyds List*, el grupo internacional en el que están asociados los clubes P & I está siendo presionado desde distintos sectores para que revisen sus normas de funcionamiento y cobertura y puedan prestar auxilio a capitanes que son culpados y encarcelados tras accidentes marítimos como el acaecido en Galicia.

Los profesionales del sector creen que debería introducirse algún tipo de cláusula de auxilio legal.

*El Sur Digital* 11 De Febrero

La empresa fletadora del galipote del 'Prestige', Crown, está acusada en un juzgado de Nueva York del robo de una empresa rival mediante el uso de jueces corruptos y prácticas gansteriles. Por el supuesto delito, cometido en 2001 en Rusia, se le demandan más de 2.000 millones de euros.

*El Correo Digital* 17 De Febrero

**La empresa propietaria del galipote quiere beneficiarse del desastre.**

Crown presenta una demanda en Nueva York contra la aseguradora del armador del buque hundido que podría reportarle un millón de dólares. La conducta de la firma 'gibraltareña' contrasta con la de otras petroleras.

Crown puede acabar como beneficiaria final del desastre ecológico causado por su galipote porque ha presentado en un juzgado de Nueva York una demanda contra la compañía aseguradora del armador del 'Prestige', en la que le pide 11 millones de dólares por la pérdida de su carga.

Intermediarios en el comercio del petróleo en Londres estiman que el precio de venta de la carga que transportaba el barco siniestrado el pasado noviembre alcanzaba como máximo 10 millones de dólares. El millón de dólares de beneficio para Crown cotizará finalmente, si acaso, a la Hacienda de Gibraltar.

**La ley marítima internacional establece que, cuando se produce un accidente como el del buque..., los responsables de compensar a los perjudicados son la aseguradora del armador -en función del arqueo del buque- y los fondos internacionales Fidac.**

Esos fondos son administrados por los gobiernos signatarios de la convención que establece el régimen de compensaciones y a su capital contribuyen las empresas importadoras de petróleo, en los países signatarios de la convención, en función de su movimiento portuario anual.

Crown no tiene, por tanto, responsabilidad legal de compensación. Así lo recordó el Ministro Principal de Gibraltar, Peter Caruana, esta semana, en Londres.

La disposición de Caruana a actuar como abogado defensor de Crown es lógica -su mismo cuñado, Javier Triay, es el abogado de Crown en Gibraltar-.



La justicia de Estados Unidos perdonó a Exxon parte de la compensación por el desastre del 'Exxon Valdez' por su implicación en las labores de limpieza. La petrolera sigue desplegando iniciativas en la región afectada de Alaska para enmendar el daño a su imagen. El consejero delegado de Total Fina ofreció un día de su salario a los voluntarios que limpiaban el petróleo del 'Erika' en las costas de la Bretaña francesa. La petrolera fue muy criticada por su actitud ante la catástrofe, pero aún hoy mantiene un programa, denominado 'Misión Litoral Atlántico', para la regeneración medioambiental.

En ambos casos, las empresas petrolíferas juzgaron que la necesidad egoísta de preservar su imagen o el genuino sentimiento empresarial de responsabilidad social les obligaban a paliar el desastre más allá de la ley. En el caso de Crown, la respuesta ha sido disolver la sociedad que fletó la carga y guardar absoluto silencio desde sus cuarteles generales.

Crown tiene en Gibraltar el penúltimo peldaño de la pirámide organizativa porque el Gibraltar de Peter Caruana, el político de los abogados y contables de la elite local, ofrece oscuridad ante el fisco. El Peñón no tiene acuerdos fiscales con ningún país del mundo. El Ministro Principal se queja de una campaña contra Gibraltar desde noviembre, cuando Loyola de Palacio faltó posiblemente a la verdad y al código ético de los comisarios europeos, alegando que Gibraltar era el destino del 'Prestige'.

Pero, si Caruana tenía razón en aquel instante, su conversión en apasionado abogado defensor de Crown, que se beneficiará del desastre del 'Prestige' desde su puerto de abrigo fuera de la costa, 'off shore', en Gibraltar, retrata al fin al Ministro Principal en una pose menos heroica que la que adopta en sus batallas políticas por la autodeterminación.

#### **La Voz De Galicia; 21 De Marzo**

La Eurocámara constata que **alejar el «Prestige» agravó la contaminación**  
- En las conclusiones preliminares se admite que aún no está claro «quién tomó la decisión y por qué».

- La audiencia parlamentaria trasladará sus pesquisas a Galicia.

Uno de los principales argumentos esgrimidos desde los escaños del Grupo Popular para

justificar la orden de alejar del buque de la costa es que Galicia no disponía de un puerto refugio.

#### **La Voz De Galicia; 24 De Marzo**

**El Estado pretende los 500 millones del seguro de la clasificadora del petrolero.**

La demanda en Estados Unidos contra ABS intentará lograr una compensación que casi triplicaría la del FIDAC.

En este propósito tiene un papel fundamental el proceso judicial que se va a abrir en Estados Unidos contra American Bureau of Shipping (ABS), la clasificadora del petrolero abanderado en Bahamas. La investigación inicial y la posterior demanda persiguen demostrar que ABS no inspeccionó suficientemente el buque y conseguir que la Justicia le obligue a hacer uso de su seguro de responsabilidad civil, con una cobertura de 500 millones de euros.

El informe técnico del instituto francés Bea-Mer, especializado en investigar este tipo de siniestros, concluye que la clasificadora no inspeccionó los tanques de lastre del Prestige, lugar donde se produjo la avería inicial del buque. «Una ventaja en la demanda es que ABS ha sido la clasificadora del Prestige durante sus 26 años de existencia; no hay que repartir responsabilidades con otra sociedad. La investigación judicial preliminar para dictaminar si existen responsabilidades por parte de ABS tendrá lugar en un tribunal federal, en el distrito sur de Nueva York. La clasificadora, por su parte, argumenta que los supuestos daños estructurales pudieron producirse después de la inspección realizada en mayo del año pasado. De este modo, los técnicos de ABS apuntan a las numerosas operaciones de trasvase de fuel que realizó el petrolero en San Petersburgo (Rusia). Los continuos impactos con los barcos receptores pudieron agudizar la debilidad estructural del barco.

#### *Un largo camino a la indemnización*

- La oficina del Fondo de Compensación de Daños por Hidrocarburos en A Coruña únicamente ha recibido 63 reclamaciones de afectados por el «Prestige».

Aunque el Gobierno ha insistido en que el objetivo es reducir los tres años que se prolongaron los pagos en el caso del **Erika**, dos factores auguran ya un largo camino. Uno de ellos es el hecho de que, cuando ya han



transcurrido cuatro meses desde el siniestro, la oficina del Fidac en A Coruña ha recibido únicamente 63 solicitudes de indemnización en firme. A estos perjudicados se unen otros 1.150 que han hecho saber que también reclamarán sus compensaciones, pero todavía no han completado la solicitud. El segundo factor que pesa es que los afectados disponen de un plazo legal de hasta tres años para poder plantear las reclamaciones que consideren oportunas.

Fuentes del Fidac explican que la lentitud en las peticiones se debe, básicamente, al hecho de que «muchos afectados no han podido cerrar la evaluación de los daños».

## **La Voz De Galicia; 31 De Marzo**

### **Un velo corporativo entre Mare Shipping y Universe Maritime**

Las aceleradas ventas de los barcos de Universe Maritime han puesto en alerta a los abogados españoles que dirigen las acciones legales contra esta compañía encargada de gestionar el Prestige.

La estrategia legal de estos letrados tiene un nudo gordiano: levantar el velo corporativo existente entre Universe Maritime (operadora) y Mare Shipping (armadora). Para varias fuentes jurídicas consultadas, ambas empresas están relacionadas «de forma evidente» y sus lazos van más allá de la clásica relación entre una firma armadora (los propietarios del buque) y la operadora (encargada de gestionar los barcos)....

El recurso de amparar cada barco en una empresa vacía de contenido y concentrar todo el potencial de gestión en la operadora es una práctica muy habitual en el mundo de las empresas navieras. Sin embargo, fueron los armadores griegos los primeros que idearon este sistema, pensado para burlar las responsabilidades en caso de accidente o para evitar el pago de impuestos.

#### *Dos frentes*

Las acciones legales contra Universe Maritime y Mare Shipping tienen dos frentes. Por un lado, la instrucción del caso que se lleva a cabo en el juzgado de Corcubión. Por otro, las iniciativas judiciales en el exterior que coordina el bufete Uría & Menéndez. Estos abogados estudian emprender acciones legales en Grecia, la jurisdicción de origen de al menos Universe Maritime.

Crown Resources

El temor más inmediato de Universe Maritime es la demanda presentada por Crown Resources, la fletadora de la carga de fuel del Prestige, en el Tribunal Federal de Manhattan (Nueva York). Los abogados de esta empresa, que estaba vinculada al magnate ruso Mijail Fridman, pretenden romper el techo de la indemnización por la pérdida de la carga, valorada en unos nueve millones de euros, cantidad que ya ha sido depositada en el tribunal estadounidense. Lo curioso es que Crown Resources ha sido vendida recientemente a sus gestores en el domicilio fiscal de Zug (Suiza), y ahora opera con otro nombre: ERC Trading Company. Esta operación también se interpreta como una estrategia para burlar posibles acciones legales.

#### *Las ventas*

Todo indica que el primer buque del que se desprendió Universe Maritime es el Mantinia, construido en 1980 ha sido rebautizado como Eagle II.

El Greekfighter, que salió de los astilleros en 1974, fue vendido en los Emiratos Árabes Unidos para ser desguazado en la India. El Arcadia también ha sido traspasado y renombrado Hawk I.. La operación aparentemente más «irregular», según algunas fuentes, fue la venta del Golden Destiny, sobre el que pesaba una hipoteca de más de dos millones de euros y que fue vendido a la empresa Sierra Antigua Naviera, firma vinculada al capitán del petrolero. La venta de estos buques supone la desaparición automática de las empresas pantalla que aparecían como propietarias: Sea Grace, Freedom Navigation, Acuatic Princess y Gardenia Shipping.

\*



## 3. SOLUCIONES ALTERNATIVAS Y TECNOLOGIA.

CNN + 20 de noviembre de 2002

**Prestige**: El petrolero se hunde a 145 millas de Galicia.

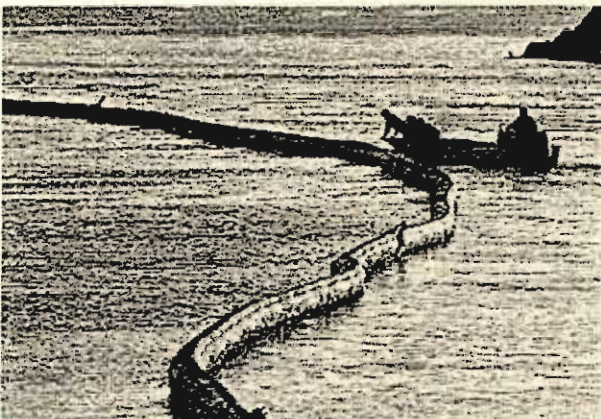


El Mundo- 20 de Noviembre

**SANTIAGO DE COMPOSTELA.-** Horas después de que el buque 'Prestige' se partiera en dos en la zona de rescate de Portugal, el petrolero se hundió. Primero fue la popa del barco y después la nave completa, que ha quedado sepultada a las 16.30 horas a 145 millas (270 kilómetros) de las islas Cíes y a unos 4.000 metros de profundidad. El buque, que contenía 77.000 toneladas de fuel, estaba siendo trasladado mar adentro por dos remolcadores holandeses.

Tras visitar la zona donde estaba el buque, el vicepresidente primero del Gobierno, Mariano Rajoy, **precisó que no ha vuelto a verter fuel**, excepto los derrames producidos en el momento en que se partió en dos en una zona que albergaba un tanque de 6.000 toneladas de fuel.

Según Rajoy, ya se han extendido 23.000 metros de barreras protectoras en el litoral gallego y que el Gobierno trata de comprar más.



Apenas unas horas antes de que el 'Prestige' se rompiera en dos, el Gobierno luso había negado permiso al buque para atracar en un puerto del país, con el fin de evitar las consecuencias.

La Voz De Galicia 26-11

**Londres acusa a España de prescindir de su ayuda para controlar el vertido** - Alemania también aguarda una petición oficial para enviar sus barcos especializados a Galicia.

- La aportación británica, con amplios medios técnicos, fue ofrecida el día del accidente.

Fuentes de la Embajada del Reino Unido en Madrid no ocultaban ayer su malestar ante las informaciones que acusaban al Gobierno británico de no prestar ayuda a España en el desastre del Prestige.

Por otra parte, los veterinarios gallegos se ofrecieron ayer para recuperar los animales afectados por la catástrofe, en la que de momento sólo colabora Francia, con el buque Ailette, Holanda, con el Rinj Delta, y Portugal, con un avión del Ejército.

EL MUNDO - 11 de Diciembre

**CARNOTA (A CORUÑA).-** Los británicos de Oil Spill Response Limited (OSRL) alaban el trabajo de los 100 soldados que les ayudan desde el martes en la Praia do Crego de Carnota. Obedientes, marcialmente organizados, son la cadena perfecta para un trabajo que sólo puede hacerse a mano y que precisa muchas manos.

Los equipos que trajeron los bomberos belgas de Decadir-Be Fast no pudieron absorber un fuel que cada día se vuelve más espeso, pero las bombas especiales de OSRL -también colabora con ellos una empresa australiana- funcionan a pleno rendimiento.

El País, 11 de Diciembre

**El fuel retirado hasta ahora será eliminado por combustión.**

El vertido extraído del mar y de la costa supera ya las 2.500 toneladas.

Los vertidos recogidos en las playas por los 600 trabajadores contratados por el Ministerio o por la Consejería gallega de Medio Ambiente y en alta mar por los buques anticontaminación Ailette, francés, y Rijndelta, holandés, ascienden ya a unas 2.500 toneladas. El fuel, y su mezcla con arena o agua, está siendo



tratado por distintas empresas, pero la mayoría acaba en lo que oficialmente se denomina "generación", que no es otra cosa que su combustión.

Protección Medioambiental (PMA), Repsol, Forestal del Atlántico y Marpol son las sociedades que se encargan de gestionar los residuos, al precio de 90 euros la tonelada. Protección Medioambiental ha tenido varias sanciones de la propia administración autonómica gallega por infringir normas de protección ambiental. Radicada en la localidad de Lendo, en A Laracha (A Coruña), en ella quedan depositados la mayoría de los vertidos recogidos en la costa, es decir, los que van mezclados con arena. De hecho, la empresa se había encargado ya de destruir los vertidos del petrolero Mar Egeo, embarrancado en la Torre de Hércules, en la entrada de la ría coruñesa, hace 10 años, y que ocasionó el vertido de 80.000 toneladas de crudo.

## **El Mundo 12 De Diciembre**

**Una empresa holandesa se ofrece para tapar las grietas del Prestige' y bombear el fuel.** Tardaría Cinco Meses En Realizar La Operación.

## **EL MUNDO.- 13 DE Diciembre**

Uno de los remedios contra el fuel, ya empleado en el desastre del 'Mar Egeo' en A Coruña, son las **bacterias devoradoras de petróleo**. De hecho, una empresa israelí se las ha ofrecido al Gobierno gallego. Pero, a juicio del profesor Beiras, no es necesario utilizar estas cepas, basta con "enriquecer el hidrocarburo con fosfatos y nitratos, las mismas sustancias que componen los abonos agrícolas y que estimulan el crecimiento de las bacterias devoradoras de petróleo que ya existen de modo natural en el agua del mar".

## **EXPANSION 24DE Diciembre**

La experiencia de Manuel Fernández, presidente de PESCANOVA en empresas de mar y tierra ha permitido desarrollar un embudo para la pesca del fuel. Otras iniciativas privadas también intentan luchar con la marea negra.

## **EL CORREO DIGITAL 24 DE Diciembre**

Abren una planta en el Puerto de Bilbao para tratar el fuel recogido. Desde el pasado domingo, día en que comenzó a funcionar, ha depurado 22 toneladas de crudo, y tiene capacidad para procesar 10 toneladas por

hora. El chapapote se somete a diferentes procesos de desbaste mediante un recalentamiento que reduce su viscosidad, antes de trasladarlo a la refinería de Petronor.

## **EL COMERCIO DIGITAL.- 9 de enero 2003**

**Química contra los vertidos.-** Una empresa de Gijón ofrece vermiculita exfoliada para experimentar sobre las manchas de fuelóleo.

La vermiculita es un mineral que se encuentra localizado en China, Brasil y Zimbabwe, siendo utilizado para la construcción como aislante acústico y térmico. En EE.UU. es ampliamente utilizado en edificios convencionales, mientras que en el mercado europeo está siendo introducido a través de edificios singulares, como es el caso del Museo del Prado. No obstante, la mayor demanda ha surgido en el campo de la agricultura industrial, como material idóneo para los cultivos intensivos de los invernaderos.

## **EL CORREO DIGITAL 28 DE ENERO**

La corrosión perforará el casco del barco en 23 años.- La comisión científica calcula que la cubierta es la parte más resistente del 'Prestige' y podría aguantar hasta 52 años.

## **LA VOZ DE GALICIA.-**

Un 40% de cada tonelada de residuo retirada del agua es chapapote.

En el caso del fuel retirado en la costa, el estudio toma como primera referencia una conclusión del accidente del *Erika*: que el 15% de cada tonelada de residuo limpiada en tierra es hidrocarburo.

## **EL PERIODICO 7 DE FEBRERO**

Sea cual sea la solución escogida para acabar con la amenaza del *Prestige*, no hay garantía de que vaya a ser eficaz porque "no existe ningún precedente" de trabajos tan complejos a casi 4.000 metros de profundidad.

**Cubrir los restos con dióxido de carbono** consistiría en taparlo con clatrato de dióxido de carbono. A altas presiones, el dióxido de carbono forma un compuesto sólido denominado clatrato.

**Un sarcófago de acero con grifos para el futuro** Dejar el barco enfundado en un almacén de hormigón o acero es una de las opciones más factibles, pero con fecha de caducidad. El hormigón y el acero galvanizado no durarían más de 70 años.

**Provocar la solidificación que Rajoy vaticinó** La polimerización, por ejemplo, conseguiría, a



través de una serie de reacciones químicas, aumentar la densidad del hidrocarburo hasta conseguir solidificarlo.

**La biodegradación es demasiado lenta. Una explosión submarina sería muy arriesgada**

**Bombeo 'on line' hasta la superficie o por paquetes.** La empresa holandesa Smit ha presentado un proyecto, pero éste tiene aún muchos puntos oscuros, como la necesidad de calentar el crudo, con el riesgo que comportaría de creación de nuevas fugas. También se ha analizado la posibilidad de reflotar la proa y la popa enteras con paracaídas, flotadores o barcazas, para extraer el fuel una vez llegue el buque a la superficie, pero ninguna de estas tres soluciones parece satisfactoria. Cualquier fallo en las maniobras podría tener consecuencias impredecibles.

El bombeo del «Erika» costó 76 millones de euros que fueron pagados en su totalidad por la compañía Totalfina.

La extracción de fuel del petrolero *Erika*, hundido en diciembre de 1999 a una profundidad de 120 metros frente a las costas francesas, costó 76 millones de euros. La operación, que duró tres meses, entre julio y septiembre del 2000, fue calificada en su momento de una gran complejidad, aunque nada comparable con la que se hará con el *Prestige*, que se estima que guarda en sus tanques cinco veces más de fuel y que está hundido a una profundidad treinta veces superior.

**OPCIONES DESCARTADAS:**

*Dinamitarlo*

*Quemarlo*

*Polimerización*

**El Diario Montañés; 13 de febrero**

**Limpieza De Rocas / Probado un método con agua oxigenada.**

Un equipo de químicos de la Universidad Autónoma de Barcelona realizó ayer pruebas en la playa de Llanes (Asturias) afectadas por el vertido, que han confirmado la eficacia de un método de eliminación del fuel de las rocas con una disolución de agua oxigenada y una sal metálica. El grupo ha conseguido que los vertidos se desprendan en pocos minutos.

**LA VOZ DE GALICIA. - 14 DE MARZO**

**LA TRAGEDIA DEL 13-N**

Galicia será un referente mundial en el combate del fuel mediante bacterias - La degradación del hidrocarburo con biorremediación podría aplicarse en el Parque Nacional en dos meses.

- La técnica acelerará la recuperación de las rocas entre tres y cinco veces.

Este proceso sólo se aplicó a gran escala hace trece años con motivo del derrame del **Exxon Valdez** en Alaska, sólo que en este caso el agua de la zona era mucho más fría, lo que limita los resultados. Existe otro precedente en Europa, el vertido del **Amocco Cadiz** en 1978 en Francia, aunque las técnicas no estaban perfeccionadas y el resultado fue un fracaso.

En estos dos siniestros, además, el producto contaminante era crudo, más biodegradable que el fuel pesado del **Prestige**.

**Diario sur; 27.2.2003**

**Balsas para los residuos del 'Prestige'.**

Los residuos sólidos recogidos del vertido del 'Prestige' están siendo almacenados en balsas a la espera de que un comité científico formado por expertos de las tres universidades gallegas decida su destino final. Los residuos mezclados con agua recuperados en el mar son trasladadas a la refinería coruñesa de Repsol-YPF. / EFE



**EL PERIODICO 1 DE ABRIL**

El Gobierno otorga a Repsol la extracción del fuel del 'Prestige'.- El Consejo de Ministros aprobará el viernes el contrato con la petrolera



LA VOZ DE GALICIA.- 4 DE Abril

**Repsol estudia tres proyectos para dar una solución a los restos del «Prestige»**

- Aporta como novedad la extracción del fuel por gravedad, la primera opción que preparará.

- El Consejo de Ministro contratará hoy las distintas alternativas, que son compatibles.

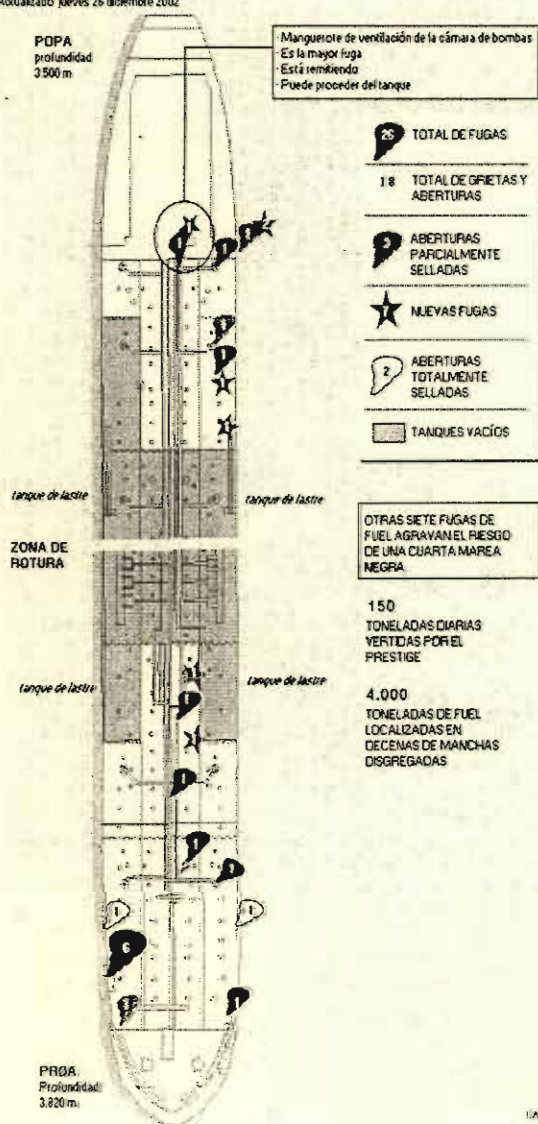
- La acción inicial será garantizar el sellado de las fugas del buque.

La extracción del fuel por gravedad es una técnica probada por Repsol, ya que la utiliza habitualmente en sus trabajos, aunque nunca ha sido probada a una profundidad cercana

a los cuatro mil metros, donde se alojan la popa y la proa del petrolero. El sistema consiste en la instalación de una válvula en el pecio que regulará la salida del fuel. El hidrocarburo liberado será capturado en una especie de bolsa lanzadera que será impelida hacia la superficie para su posterior recogida. Esta solución será la primera en ser probada.

\*

Actualizado jueves 26 diciembre 2002





## CONTRAPORTADA

## CNN+: Cronología: Desastres marítimos más graves

- 18 Marzo, 1967. **Reino Unido**. El petrolero Torrey Canyon encalló en las costas de Cornwall vertiendo 80.000 toneladas de crudo.
- 20 Marzo, 1970. **Suecia**. Por lo menos 438.000 barriles de aceite fueron derramados en una colisión del buque Othello en Tralhavet Bay.
- 19 Diciembre, 1972. **Oman**. Tras una colisión con el buque brasileño Horta Barbosa, el tanque de Corea del Sur Sea Star, vertió unos 840.000 barriles de crudo en el Golfo de Oman.
- 15 Diciembre, 1976. **EEUU**. El comerciante Argo encalló en Nantucket derramando 183.000 barriles de petróleo y el causó una mancha de 160 kilómetros de largo y 97 kilómetros de ancho.
- 25 Febrero, 1977. El buque liberiano Hawaiian Patriot prendió fuego en el Océano Pacífico del Norte derramando 723.000 barriles.
- 16 Marzo, 1978. **Francia**. Alrededor de 1,6 millones de barriles de crudo fueron vertidos cuando el Amoco Cadiz encalló cerca de Portsall constituyendo así el peor desastre marítimo ocurrido en Francia. La mancha resultante cubrió 125 millas de la costa Bretona.
- 19 Julio, 1979. **Trinidad & Tobago**. Cerca de 2,2 millones de barriles de petróleo se derramaron en Tobago por el choque entre los buques Atlantic Empress y el Aegean Captain.
- 6 Agosto, 1983. **Sudáfrica**. El incendio del tanque español Castillo de Bellver desbordó 1,8 millones de barriles de crudo ligero en la costa de Cape Town.
- 24 Marzo, 1989. **EEUU**. El Exxon Valdez encalló en Prince William Sound vertiendo 240.000 barriles de petróleo en las orillas de Alaska.
- 19 Diciembre, 1989. **Marruecos**. Tras algunas explosiones e incendios, el tanque iraní Kharg-5 fue abandonado vertiendo 70.000 toneladas de aceite de crudo, poniendo en peligro la costa y los ostreros en Oualidia.
- 7 Febrero, 1990. **EEUU**. Una incisión en el casco del American Trader, derramó 300.000 galones de crudo causando una mancha de 22 kilómetros de largo que contaminó Bosa Chica, una de las reservas naturales más importantes del sur de California.
- 28 Mayo 1991. **Angola/Liberia**. El tanque liberiano ABT Summer, explotó en las costas de Angola que provocó una mancha de 17 millas náuticas.
- 19 Septiembre, 1992. **Indonesia**. El petrolero liberiano Nagasaki Spirit colisionó con el Ocean Blessing en el estrecho de Malacca, vertiendo 12.000 toneladas de petróleo.
- 3 Diciembre, 1992. **España**. El tanque griego Aegean Sea encalló y se rompió en dos en costas cercanas a A Coruña, derramando casi toda su carga que ascendía a 80.000 toneladas de crudo.
- 5 Enero, 1993. **Reino Unido**. El buque Braer encalló cerca de las costas de la Islas Shetland vertiendo 85.000 toneladas de petróleo en uno de los peores accidentes marítimos ocurridos en Gran Bretaña en 26 años.
- 6 Marzo, 1994. **Tailandia**. Unos 105.670 galones de fuel-oil fueron derramados en el mar a cuatro millas de las costas de Sriracha, después del choque entre el buque Visahakit 5 y un barco de carga.
- 31 Marzo, 1994. **Emiratos Árabes Unidos**. 15.900 toneladas de crudo fueron vertidos en el Mar de Omán después de que el Seki, con bandera de Panamá, chocara con el petrolero Baynunah a 10 millas del puerto de Fujairah.
- 2 October, 1994. **Portugal**. El tanque de Panamá, Cercal, derramó alrededor de 2.000 toneladas de crudo tras encallar cerca del puerto de Leixoes, en Oporto.
- 15 Febrero, 1996. **Reino Unido**. El Sea Empress, registrado en Liberia, encalló cerca de Milford Haven, Gales, vertiendo 40.000 toneladas de fuel-oil.
- 2 Enero, 1997. **Japón**. El buque ruso Nakhodka, que contenía 19.000 toneladas de petróleo se partió en dos en el Mar de Japón, causando una de las peores tragedias marítimas en Japón.
- 13 Diciembre, 1999. **Francia**. El petrolero maltés Erika se hundió en el noroeste de Francia después de su ruptura en dos partes. Llevaba 25.000 toneladas de gas viscoso.
- 23 Junio, 2000. **Sudáfrica**. Unas 1.400 toneladas de fuel-oil se vertieron del buque Treasure en Cape Town, provocando el rescate masivo de pingüinos en Dassen y las islas Robben.
- 16 Enero, 2001. **Ecuador**. El barco con registro ecuatoriano Jessica, derramó 175.000 galones de gasoil y petróleo de arcón en las Islas Galápagos. Fue uno de los desastres medioambientales más trágicos ocurridos en estas islas.
- 13 Noviembre, 2002. **España**. El "Prestige", con bandera de las Bahamas, que contenía 77.000 toneladas de fuel-oil, vierte cerca de 4.000 toneladas a 14 kilómetros de las costas gallegas de Finisterre.

\*\*\*