



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

ERIKA INVESTIGACIONES SOBRE LA CAUSA DEL SINIESTRO

Nota del Director

Resumen:	En diciembre de 1999, el Tribunal de Comercio de Dunquerque designó un grupo de expertos para investigar la causa del siniestro. Los expertos presentaron su informe en noviembre de 2005. En este documento se resumen los resultados de los expertos y se hacen comparaciones con los resultados de la Autoridad Marítima de Malta y la Comisión Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos de Francia. Para prevenir que caduquen sus reclamaciones, el Fondo de 1992 ha interpuesto una serie de acciones de recurso. Se han presentado cargos penales contra una serie de demandados. Se estudia la cuestión de si el Fondo de 1992 ha de interponer esas acciones de recurso contra diversos terceros. Se propone que no se interpongan esas acciones hasta que haya concluido el proceso penal.
Medida que ha de adoptarse:	Estudiar la propuesta del Director de que el Comité Ejecutivo aplase su decisión sobre si el Fondo de 1992 ha de interponer acciones de recurso contra diversos terceros.

1 Introducción

- 1.1 El 12 de diciembre de 1999, el buque tanque *Erika* (19 666 AB), matriculado en Malta, sufrió averías en la estructura y se partió en dos aproximadamente a 45 millas marinas de la costa de Bretaña en el Golfo de Vizcaya. Las dos secciones se hundieron posteriormente a una profundidad aproximada de 120 metros y se derramó parte de la carga del buque de fueloil pesado. Se calcula que se derramaron unas 19 800 toneladas de fueloil.
- 1.2 La Autoridad Marítima de Malta (MMA) dio a conocer un informe de investigación en septiembre de 2000. La Comisión Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos de Francia (Commission Permanente d'enquête sur les évènements de la mer, CPEM) publicó su informe de investigación sobre el siniestro en diciembre de 2000. Estos informes se resumieron en un documento presentado al Comité Ejecutivo en octubre de 2001 (documento 92FUND/EXC.14/5/Add.1; véase también Informe Anual de 2001, páginas 118 y 119).

- 1.3 Se presentaron cargos contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), la propia empresa gestora, el gerente adjunto del Centro Regional Operacional de Vigilancia y de Salvamento (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS)), tres oficiales de la Armada francesa que eran responsables de controlar el tráfico marítimo frente a la costa de Bretaña, la sociedad de clasificación Registro Italiano Navale (RINA) y uno de los gerentes de RINA, Total SA y algunos de sus ejecutivos. Está previsto que comience el proceso el 12 de febrero de 2007.
- 1.4 En enero de 2000, a petición de Total International Limited (Total), propietaria de la carga a bordo del *Erika*, y la aseguradora de Total y otras partes interesadas, el Tribunal de Comercio de Dunquerque designó un grupo de expertos para investigar las circunstancias y la causa del siniestro y para reconstruir el proceso de rotura de las estructuras internas del *Erika*.
- 1.5 El grupo consistía en cuatro expertos marítimos, asistido por un especialista en arquitectura naval y procedimientos de la sociedad de clasificación y un especialista en metalurgia. Se consultó a una serie de técnicos del Institut de soudures (Instituto de soldaduras) en París en relación con los estudios y cálculos estructurales.
- 1.6 El grupo presentó su informe en noviembre de 2005.
- 1.7 En el presente documento se resume el informe emitido por el grupo de expertos y se hacen comparaciones cuando es apropiado con los resultados de la MMA y la CPEM.
- 1.8 En el Anexo figura el croquis del *Erika*.

2 Pormenores relativos al *Erika* y su gestión

- 2.1 El *Erika* fue construido como buque tanque de casco sencillo en un astillero japonés en 1975, con un peso muerto de 37 283 toneladas. El buque fue construido con 13 tanques de carga y 2 tanques de decantación. Fue construido sin tanques de lastre exclusivos excepto los de pique de proa y de popa, y ciertos tanques de carga fueron utilizados para transportar lastre durante travesías en lastre. En 1990 los tanques laterales No. 2 fueron transformados en tanques de lastre separado y en 1998 los tanques No. 4 laterales fueron transformados en tanques de lastre separado en cumplimiento del artículo 13 del MARPOL 1973/1978 – Anexo 1.
- 2.2 Desde su entrega, el nombre del buque cambió ocho veces. Fue inscrito sucesivamente en cuatro sociedades de clasificación, todas ellas miembros de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación. El buque navegó durante el periodo con tres pabellones distintos y tuvo varios propietarios y gestores diferentes. En agosto de 1998 se transfirió la clasificación del buque de Bureau Veritas a RINA.
- 2.3 En el momento del siniestro, el propietario matriculado era la Tevere Shipping Company Limited, Valetta (Malta). El propietario de la Tevere Shipping Company Limited (Tevere Shipping) estaba radicado en Londres y era responsable de cuestiones de finanzas, administración, legales, comerciales y de seguros (casco y máquinas, y P&I).
- 2.4 Entre 1997 y el momento del siniestro, la Panship Management and Services Limited era la gestora técnica del *Erika*. La Panship había sido fundada constituida en Ravenna (Italia) en 1997. El buque tenía oficiales y dotación indios, facilitados por Herald Maritime Services de Mumbai bajo contrato con Panship, si bien los costes de la dotación eran directamente sufragados por Tevere Shipping.
- 2.5 El *Erika* fue fletado a tiempo del 17 de septiembre de 1999 por cuatro plazos sucesivos de seis meses por Selmont International Inc., compañía inscrita en las Bahamas. La póliza de fletamento estaba suscrita entre Selmont International y Tevere Shipping. El 22 de noviembre de 1999, el

Erika fue fletado para una sola travesía por Selmont International a Total para el transporte de 30 000 toneladas de fueloil de alto contenido de azufre de Dunquerque (Francia) a Liorna (Italia).

3 Certificación y documentación reglamentaria

- 3.1 El *Erika* contaba con certificados comerciales válidos extendidos por RINA en nombre del Estado de abanderamiento. El buque había recibido su Certificado de gestión de la seguridad^{<1>} el 3 de junio de 1998. Panship había recibido su documento demostrativo de cumplimiento del IGS^{<2>} DOC) de RINA el 5 de mayo de 1998. En el informe de los expertos se menciona que RINA había amenazado con retirar el documento de cumplimiento de Panship en agosto de 1999 debido a defectos hallados en otro buque de su gestión. Tanto el informe de MMA como el de CPEM contienen referencias a la cuestión del cumplimiento de Panship con el Código IGS (documento 92/FUND/EXC.14/5/Add.1, párrafos 3.4 y 3.5). Los tres informes confirman que RINA había recomendado después a las autoridades de Malta que se retirase el DOC en enero de 2000 después del siniestro del *Erika*.
- 3.2 El informe de los expertos no trataba de las inspecciones por el estado rector del puerto, pero se refiere a diversas inspecciones de validación^{<3>} llevadas a cabo en el *Erika* antes del siniestro. Los expertos manifestaron que en la práctica los inspectores de validación examinaban las estructuras internas del buque, inspeccionado por referencia a los documentos de la sociedad de clasificación que se llevan a bordo. Los expertos opinaban que este enfoque basado en los documentos era consecuencia de que los inspectores de validación que examinaban las estructuras internas del buque no contaban ni con la posibilidad ni con los medios físicos de que disponían el propietario del buque y la sociedad de clasificación.
- 3.3 En cuanto al *Erika*, los expertos manifestaron que el personal de validación de Total inspeccionó el buque el 21 de noviembre de 1998. En el informe se indicaba que también se habían llevado a cabo inspecciones de validación en el *Erika* en nombre de TEXACO, BP y EXXON el 24 de noviembre de 1999 y en nombre de REPSOL el 3 de diciembre de 1999. Los expertos sostuvieron además que, basándose en los informes de las inspecciones mencionadas, esos inspectores de validación no habían inspeccionado la carga y/o los tanques de lastre del buque. El *Erika* había sido aprobado para su utilización por Total por un plazo de 12 meses a partir del 21 de noviembre de 1998 sobre la base del informe emitido por el inspector de validación de Total. Los expertos manifestaron en su informe que la inspección de validación de Total había desembocado en la confección de un 'folleto' específico para el *Erika*, que los expertos no habían logrado obtener, pese a repetidas solicitudes a Total.
- 3.4 Los expertos pudieron examinar los informes de validación emitidos por los diversos inspectores que habían realizado el examen de validación del *Erika* el 24 de noviembre de 1999. Basándose en el contenido de estos informes, los expertos concluyeron que, tras su inspección en noviembre de 1999, RINA había contravenido las normas de la sociedad de clasificación al no registrar una recomendación particular de su inspector en relación con las medidas de espesor estructural en los documentos de clasificación a bordo. Los expertos manifestaron que esta omisión había impedido que los inspectores de validación identificasen esta recomendación en su informe de inspección. Los expertos concluyeron que no había sido detectado el verdadero estado de las

<1> Certificado extendido al buque conforme al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) que confirma la conformidad del buque con el Código.

<2> Documento extendido respecto al propietario de un buque, fletador etc., conforme al Código IGS, que confirma la conformidad del propietario, fletador etc., con los requisitos del Código (véase sección 1.1.5 del Código).

<3> Se trata de inspecciones realizadas en los petroleros en nombre de las compañías petroleras antes que esos petroleros se fleten, para cerciorarse de que están conformes con los requisitos estipulados por la compañía petrolera en cuestión. Tales inspecciones se utilizan como instrumento de evaluación del riesgo para las compañías petroleras, especialmente en relación con la seguridad y gestión del buque.

estructuras internas del *Erika* por ninguno de los inspectores de validación después del verano de 1998, ni con ocasión de las supervisiones por el Estado rector del puerto que siguieron. Ni el informe de la CPEM ni el de la MMA identificaron esta contravención de RINA en sus respectivos informes.

- 3.5 Los expertos examinaron los registros de clasificación del buque únicamente respecto a las estructuras internas del *Erika*. Concluyeron que existían inconsistencias entre la información que consta en los registros y la condición real del buque. En apoyo de esta conclusión, los expertos se refirieron a un registro facilitado por RINA de una evaluación estructural realizada en un tanque de carga empleando balsas mientras el tanque se llena de agua^{<4>}. Los expertos manifestaron que esta supuesta operación tuvo lugar cuando, según se informa, se estaban haciendo reparaciones en el buque en un dique flotante. Los expertos se refirieron también a una anotación en el documento de clasificación emitido en noviembre de 1999 que trataba de las medidas del espesor en los tanques de lastre número 2, que no se puso en conocimiento del capitán ni fueron consignadas en los documentos de clasificación que llevaba el buque (véase párrafo 4.5 infra).

4 Condición del buque antes del siniestro

Fundamento del informe de los expertos

- 4.1 El informe de los expertos presenta un análisis detallado y exhaustivo de la condición estructural del *Erika* inmediatamente antes del siniestro. Los expertos basaban su análisis en los siguientes datos, entre otros:

- Documentos recibidos de RINA, incluido el informe de las medidas del espesor llevadas a cabo en el *Erika* en Nápoles (Italia) en julio de 1998 y en Bijela (Montenegro) en agosto de 1998 por inspectores aprobados por RINA.
- Pruebas documentales presentadas por la tripulación del buque e información obtenida durante la entrevista con el capitán y documentación facilitada por Panship, incluidos detalles de reparaciones llevadas a cabo en el *Erika* en Bijela en el verano de 1998.
- Análisis durante la inspección de los restos del naufragio por buzos llevada a cabo por Total en febrero de 2000 en preparación de la recuperación de la carga y combustible que quedaban en los restos del naufragio.
- Análisis metalúrgico y del espesor de 52 discos cortados en diversos puntos del casco de los restos del naufragio y medidas del espesor llevadas a cabo en diversas estructuras de los restos del naufragio por un vehículo teleaccionado (ROV) durante la operación llevada a cabo en septiembre de 2000 para extraer la carga y combustible que quedaban en los restos del naufragio.
- Análisis de un fragmento de los restos del naufragio extraído por un buque pesquero en 2001.
- Recuperación en septiembre de 2002 y análisis posterior de diversos fragmentos, incluidas las partes de las planchas de cubierta del buque hundido en las inmediaciones de los restos del naufragio.
- Cálculos estructurales con modelos informáticos.

<4>

Se trata de un proceso durante el cual se llena lentamente un tanque de agua mientras el inspector intenta efectuar una minuciosa inspección de las diversas estructuras internas del tanque empleando una balsa. Al subir el nivel del agua en el tanque, el inspector puede inspeccionar las estructuras internas en las partes superiores del tanque para realizar esta inspección. No obstante, por razones prácticas, esta operación únicamente se puede realizar mientras el buque está a flote.

Condición del buque cuando estaba clasificado por Bureau Veritas

- 4.2 En el verano de 1993, con ocasión de la inspección especial del buque, la clasificación del buque se transfirió de la American Bureau of Shipping a Bureau Veritas. En su informe, los expertos manifestaron que el *Erika* había sido clasificado por Bureau Veritas desde el verano de 1993 hasta el verano de 1998. Basándose en las pruebas documentales que se pusieron a disposición de los expertos, concluyeron que surgieron cuestiones (véase párrafo 4.4 infra) relativas a las medidas del espesor y las reposiciones de acero llevadas a cabo en este periodo. Sin embargo, la resistencia de Bureau Veritas a permitir que los expertos entrevistasen a su personal les impidió llegar a alguna conclusión detallada en relación con las estructuras internas del buque cuando estaba clasificado por Bureau Veritas.

Reparaciones en Bijela en el verano de 1998

- 4.3 En su informe, el grupo de expertos manifestó que el procedimiento de transferencia de la clasificación de Bureau Veritas a RINA había sido iniciado por Panship en junio de 1998. Esta transferencia había sido proyectada para coincidir con la inspección quinquenal especial que había sido llevada a cabo en el *Erika* en Bijela (Montenegro) en el verano de 1998. En conjunción con esta inspección, un experto aprobado por RINA para realizar dichas medidas, llevó a cabo la medición del espesor de las estructuras internas del *Erika*.
- 4.4 El informe de los expertos identificó numerosas inconsistencias en relación con este informe de las medidas del espesor. Los expertos manifestaron que el informe presentaba muchas anomalías, algunas de las cuales eran incomprensibles y otras inconcebibles para un buque con los años del *Erika*. Indicaron que los índices calculados de corrosión basados en las medidas de las diversas estructuras internas carecían de justificación técnica. Los expertos concluyeron que el informe de las medidas del espesor no reflejaba en absoluto la verdadera condición del *Erika* y que tenía visos de ser un documento ficticio.
- 4.5 En el informe de la CPEM se afirma que la cantidad de acero reemplazada durante las reparaciones en Bijela habría sido sólo de 100 toneladas. En el informe de la MMA se indica que se renovó un total de 275 metros cuadrados de planchas de acero de la cubierta principal. En el informe de la MMA se menciona además que se renovaron las planchas de cubierta en el espacio del tanque de lastre número 2 de estribor con acero de 12 mm, y no de 16 mm como se indica en los planos aprobados. Conforme al informe de la MMA el inspector de RINA confirmó que todos los tanques fueron probados hidrostáticamente al concluir las reparaciones. El informe de la MMA sugiere que debieran haberse empleado otras técnicas de prueba no destructivas tales como las radiográficas o ultrasónicas para soldaduras seleccionadas^{<5>}. En el informe de la CPEM se anota que algunos paneles de las planchas de cubierta con escantillones originales^{<6>} de 16 mm fueron reemplazados por nuevas planchas que tenía un espesor de sólo 14 mm, o en algunos casos 12 mm. En el informe de la CPEM se anotó también que había diferencias entre los trabajos indicados en los planos trazados por RINA y los trabajos indicados en los planos y en la factura de los astilleros. La CPEM considera que esto no está en consonancia con el código de prácticas normales en la reparación de buques.
- 4.6 Los expertos calcularon que, basándose en las normas de clasificación de RINA y en la condición del *Erika* durante el verano de 1998, debiera haber sido sustituido un total de 209 toneladas de acero en el buque durante las reparaciones en Bijela. Sin embargo, los expertos observaron que, en

<5> La soldadura es el proceso de conectar dos piezas distintas de acero, hierro u otro metal con llama de gas o arco eléctrico, para que formen una pieza. La soldadura es el material en el punto de fusión entre las dos piezas.

<6> Dimensiones de los principales elementos estructurales del buque, por ej. cuadernas y baos. El bao es un elemento estructural transversal horizontal que soporta la plancha de cubierta.

realidad solamente habían sido sustituidas 34,5 toneladas de acero y que esta reducción en las reposiciones de acero ahorró al propietario aproximadamente US\$340 000 (£180 000) en costes de reparaciones. Concluyeron además que las medidas indicadas en el informe de las medidas del espesor a que se refiere el párrafo 4.3 permitieron la reducción de la reposición de acero y por ende la reducción del coste de las reparaciones de las estructuras internas del *Erika*.

Reconocimiento anual (agosto/noviembre de 1999)

- 4.7 En el informe de la MMA se menciona que, en noviembre de 1999, se llevó a cabo un reconocimiento a cargo de RINA en Augusta (Italia) para completar la primera inspección anual del casco (después de la inspección especial en 1998) y que fueron examinados internamente todos los tanques de lastre. Se menciona en ese informe que el inspector de RINA informó que todos los tanques de lastre tenían revestimiento sólido, que él indicaba estaba en malas condiciones, que se tenía noticia de que los tanques de lastre No. 4 de babor y estribor y el pique de popa estaban en condiciones satisfactorias, y que había una corrosión general del pique de proa y desgaste del longitudinal de cubierta^{<7>} en los tanques de lastre No. 2 de babor y estribor. Se menciona en el informe de la MMA que RINA recomendó que se efectuaran nuevas inspecciones y medidas de espesor seguidas de las reparaciones necesarias a más tardar en enero de 2000.
- 4.8 Los expertos manifestaron que el inspector de RINA que llevó a cabo este examen anual había notado corrosión que afectaba a diversas estructuras internas del *Erika* y en particular había recomendado que se llevase a cabo la medición del espesor en las estructuras internas de los tanques de lastre No. 2 antes de fines de enero de 2000.
- 4.9 Los expertos manifestaron que el capitán del *Erika* no había tenido conocimiento de esta recomendación y que no se había enviado al buque copia del informe del inspector. Es más, los expertos indicaron que, si bien se había hecho una anotación en el certificado de clasificación del buque que le permitía faenar hasta el 31 de enero de 2000, no se habían mencionado en la anotación las deficiencias técnicas notadas durante el reconocimiento.

Salida de Dunquerque

- 4.10 El 8 de diciembre de 1999, el *Erika* embarcó una carga de 30 884 toneladas de fueloil pesado en Dunquerque con rumbo a Liorna (Italia). Los expertos manifestaron que ni la secuencia de carga ni la condición final del buque cargado daban pie a crítica. Observaron, con todo, que el buque no tenía suficiente combustible a bordo para llegar a Gibraltar (que es un puerto de aprovisionamiento frecuentemente utilizado en esta ruta) en condiciones de seguridad y que el buque habría tenido que repostar en ruta, antes de llegar a Gibraltar, a fin de garantizar la seguridad del buque y de la carga.
- 4.11 Los expertos manifestaron que el nivel de esfuerzo hidrodinámico del *Erika* a su salida de Dunquerque se situaba dentro de límites aceptables. En el informe de la MMA se indica que el buque se hizo a la mar con una fuerza cortante^{<8>} del 46% de la máxima permisible y momentos flectores^{<9>} del 54% de la máxima permisible, y que zarpó con asiento a nivel con un calado de 10,55 metros. En el informe de la CPEM se afirma que las fuerzas cortantes y los momentos flectores estaban comprendidos dentro de límites permisibles y que el esfuerzo cortante era el 40% de la máxima permisible y los momentos flectores eran del 75% de la máxima permisible

<7> Los longitudinales de cubierta son elementos estructurales del buque emplazados en el eje longitudinal.

<8> La fuerza cortante puede definirse como la suma algebraica de las cargas a la derecha o la izquierda de un punto de un bao (de manera que la adición de esta fuerza restaura el equilibrio vertical). Es una fuerza que intenta crear una desgarradura vertical en un bao de acero.

<9> Los momentos flectores pueden definirse como la suma de todas las fuerzas externas que actúan sobre un bao. Es una fuerza que intenta doblar un bao por su punto central.

4.12 Basándose en su análisis detallado, los expertos concluyeron que las estructuras internas de los tanques de lastre No. 2 se habían corroído muy por encima de los niveles de corrosión aceptables por las normas de la sociedad de clasificación. Confirmaron además que el nivel de corrosión era inconsistente con el informe de las medidas de espesor. Es más, basándose en las medidas tomadas de los fragmentos de los restos del naufragio, los expertos identificaron así las condiciones de las estructuras internas de los tanques de lastre No. 2:

- 28% a 40% de corrosión de las planchas de cubierta.
- 55% a 60% de corrosión de las vagras de acero^{<10>} que no se habían sustituido durante las reparaciones en Bijela en septiembre de 1998.
- 39% a 56% de corrosión de los trancaniles transversales^{<11>}.
- 43% a 71% de corrosión de los niveles superiores de los rigidizadores transversales^{<12>} y longitudinales^{<13>}.

4.13 Los expertos opinaron que los niveles identificados de corrosión existían antes del reconocimiento de clasificación durante el verano de 1998 y no podían haberse producido entre aquellas fechas y diciembre de 1999 cuando tuvo lugar el siniestro. Los expertos confirmaron además que este nivel de corrosión no podía haberse producido durante el tiempo que siguió al siniestro, cuando yacían sumergidos los pedazos de muestras, antes de ser recuperados en septiembre de 2002.

5 Análisis del grupo de expertos

5.1 El grupo de expertos llamó la atención sobre el hecho de que no había podido entrevistar a los representantes de la sede de RINA, Bureau Veritas y la persona que realizó las medidas de espesor del *Erika* durante las reparaciones en Bijela. Afirmó además que, excepto una entrevista realizada por los expertos con el capitán el 29 de diciembre de 1999, no habían podido entrevistarle a él ni a otros tripulantes clave en la India.

5.2 Los expertos expresaron la opinión de que las estructuras internas del *Erika* habían estado conformes con las normas de 1973 de Nippon Kaiji Kyokai, la sociedad de clasificación que había supervisado el buque cuando estaba siendo construido. Basándose en documentación facilitada por RINA, confirmaron que las estructuras internas del buque habían estado conformes con las normas de clasificación de RINA aplicables en 1998. Con todo, los expertos concluyeron que, basándose en las medidas y cálculos realizados en los restos del naufragio y en los fragmentos de acero recogidos del mismo, el espesor de las estructuras de acero del *Erika* cuando RINA se hizo cargo del buque había sido inferior a los límites permisibles.

5.3 Los expertos concluyeron además que la causa original de la rotura no era el pandeo^{<14>} de la cubierta principal, aunque existía un alto grado de corrosión en las planchas de cubierta. El proceso de rotura del *Erika* fue resumido así por los expertos:

<10> Las vagras de acero son vigas de acero largas y fuertes utilizadas para soportar las cuadernas cuando se requiere una resistencia considerable. Van generalmente en el sentido de la manga, debajo de la cubierta, para soportar los baos de cubierta y las planchas principales de cubierta.

<11> Los trancaniles transversales son vigas pesadas de soporte colocadas en el sentido de la manga, que proporcionan resistencia y empalman las cuadernas longitudinales.

<12> Planchas de acero colocadas en ángulo recto a proa y a popa del eje longitudinal. Estas planchas están dispuestas a intervalos regulares entre compartimientos.

<13> Planchas de acero colocadas paralelas a proa y a popa del eje longitudinal a intervalos regulares entre compartimientos.

<14> Proceso por el cual las planchas de acero se doblan hacia adentro o afuera, desalineándolas.

- Las estructuras internas que soportaban las planchas del forro exterior adyacente al tanque de lastre No. 2 de estribor y el mamparo longitudinal^{<15>} entre el tanque de carga No. 3 del centro y el tanque de lastre No. 2 de estribor, que estaban muy corroídos, desarrollaron fisuras. Las fisuras en las planchas del forro exterior estaban por debajo de la línea de flotación y permitieron la entrada de agua del mar en el tanque de lastre No. 2 de estribor. A esta inundación se sumó el paso de la carga del tanque No. 3 del centro al tanque de lastre No. 2 de estribor.
- La inundación llevó al deterioro de las estructuras internas en el tanque de lastre No. 2 de estribor, incluido el desprendimiento de una sección de las planchas del forro exterior adyacente al tanque de lastre. Esto permitió un incremento del caudal de inundación del tanque que contribuyó al esfuerzo hidrodinámico excesivo sobre las estructuras internas restantes en el tanque de lastre.
- Estos esfuerzos excesivos, además de los momentos flectores creados por el oleaje, ocasionaron que el *Erika* se plegase hacia afuera, de lo que resultó el pandeo de las planchas de cubierta en esta zona y la rotura del fondo del buque, lo que ocasionó que se separasen las secciones de proa y popa.

5.4 La CPEM expresó la opinión (documento 92FUND/EXC.14/5/Add.1, párrafo 6.5) de que el daño sufrido por el mamparo longitudinal entre el tanque de lastre No. 2 de estribor y el tanque de carga No. 3 del centro llevó al debilitamiento de una o varias almas transversales^{<16>} en el tanque de lastre No. 2 de estribor debido al hecho de que las planchas sujetas a los rigidizadores verticales^{<17>} ya no estaba intacta. Según la CPEM todas las bulárcamas fueron afectadas por este debilitamiento, y el forro exterior del costado (en las proximidades del tanque de lastre No. 2 de estribor) se agrietó en ángulo recto con respecto a la bulárcama debilitada, una configuración que era compatible con las observaciones hechas a bordo. Se mencionó en el informe que las almas transversales perdieron gradualmente su rigidez y empezaron a pandearse, ocasionando que el forro del costado se hiciese más flexible en dirección transversal. También se mencionó que las estructuras internas del tanque de lastre No. 2 de estribor se desmoronaron poco a poco, que el tanque quedó cada vez más abierto al mar y que posteriormente el forro exterior del costado se desprendió del resto de la estructura interna en dos piezas por lo menos. Se mencionó que, tan pronto como el tanque No. 2 de estribor quedara totalmente abierto al mar, la pérdida de flotabilidad llevó a un aumento sustancial del momento flector longitudinal. Según el informe de la CPEM, el aspecto de las planchas sujetas a ambas partes de los restos del naufragio sugería que el fondo del buque se partió debido a esfuerzos de tracción.

5.5 En el informe de la MMA se concluye (documento 92FUND/EXC.14/5/Add.1, párrafo 6.3) que, en el conjunto de probabilidades, la inundación inicial del tanque de lastre No. 2 de estribor fue debida a la desgarradura del forro exterior del costado del buque por encima de la línea de flotación media en la parte de la proa del tanque. Se concluye además en el informe que, a fin de hacer cuadrar las observaciones hechas por los tripulantes, el mamparo longitudinal entre el tanque de lastre No. 2 de estribor y el tanque de carga No. 3 del centro debieron haber permanecido en su sitio durante las primeras fases del siniestro. Concluye además la MMA que el trasiego del contenido entre los dos tanques se produjo a través de una pequeña apertura debajo de la superficie de los hidrocarburos en el tanque de carga No. 3 del centro o por vía de una apertura mayor en alguna posición cercana al tope del tanque

5.6 Basándose en sus cálculos y análisis, los peritos judiciales expresaron la opinión de que era poco probable la situación hipotética de la rotura descrita en el informe de la MMA.

<15> Los mamparos son tabiques verticales transversales o longitudinales que separan los tanques.

<16> Se trata de la sección en plancha más ancha de un bao o cuaderna.

<17> Los rigidizadores verticales son elementos estructurales en forma de barras angulares, barras en T, canales, etc., que se utilizan para reforzar las planchas del forro exterior y los mamparos para hacerlos rígidos.

- 5.7 Los peritos expresaron la opinión de que el capitán y la tripulación se habían enfrentado a esta situación de modo profesional y que, incluso si el capitán hubiera podido comprender cabalmente la situación que se había estado desarrollando, no hubiera tenido impacto alguno en el desarrollo de lo acontecimientos que habían llevado a la pérdida del buque. Observaron además que, en el transcurso del siniestro, el capitán había cumplido el plan de emergencia a bordo de prevención de la contaminación por los hidrocarburos excepto en dos aspectos, a saber el no informar a las autoridades francesas de que había un derrame de hidrocarburos del *Erika* y el no contactar con el asesor técnico de RINA.
- 5.8 En cuanto a Total, los peritos opinaron que, ni en el momento del flete ni durante la inspección de validación, hubiera sido posible que Total detectase el estado de corrosión de las estructuras internas del *Erika*.
- 5.9 Los peritos asimismo manifestaron que Panship como gestor técnico del *Erika*, que había determinado y supervisado las reparaciones llevadas a cabo durante el verano de 1998, habría sido consciente del deterioro de las estructuras internas identificadas en su informe. RINA, como sociedad de clasificación, también habría sido consciente del deterioro, ya que había sido responsable de comprobar los trabajos que se habían llevado a cabo de conformidad con sus normas de clasificación. Los peritos sugirieron también que RINA no había seguido los procedimientos normales para la extensión de certificados de clasificación respecto al reconocimiento anual en agosto/noviembre de 1999 (véase párrafo 4.8 supra).
- 5.10 Los peritos concluyeron además que las partes que habían respondido al siniestro no habían estado en situación de influir en el destino del *Erika*. Los peritos opinaban que, basándose en la condición de las estructuras internas del buque cuando zarpó de Dunquerque, el *Erika* estaba destinado a romperse considerando la mar gruesa a la sazón.

6 Acciones de recurso del Fondo de 1992

- 6.1 Aunque se reconocía que no le era posible al Fondo de 1992 adoptar una postura definitiva sobre si el Fondo debiera interponer acciones de recurso a fin de recuperar las cuantías pagadas por él por concepto de indemnización y, en caso afirmativo, contra qué partes, hasta que concluyan las investigaciones sobre la causa del siniestro, el Comité Ejecutivo consideró en octubre de 2002 si el Fondo de 1992 debía entablar las acciones judiciales que fueran necesarias para prevenir la prescripción de sus derechos (documento 92FUND/EXC.18/14, párrafos 3.4.23 y 3.4.24).
- 6.2 El Comité recordó que la política de los FIDAC respecto a las acciones de recurso estipulada por los órganos rectores podría resumirse así:

La política de los Fondos es interponer acciones de recurso siempre que sea apropiado. Los Fondos deberían estudiar en cada caso si sería posible recobrar del propietario del buque o de otras partes cualesquiera cuantías pagadas por ellos a las víctimas, basándose en el derecho nacional aplicable. Si intervienen cuestiones de principio, la cuestión de los costes no debería ser el factor decisivo para los Fondos a la hora de considerar si debieran entablar acciones judiciales. La decisión de los Fondos sobre si han de incoar o no tales acciones debería tomarse caso por caso, habida cuenta de la perspectiva de éxito dentro del sistema jurídico en cuestión.

- 6.3 El Comité decidió autorizar al Director a impugnar el derecho de limitación de la responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y a incoar acciones de recurso, como medida de protección, antes de que expire el plazo de prescripción de tres años, contra las siguientes partes:

Tevere Shipping Co. Ltd. (el propietario matriculado del *Erika*)
Steamship Mutual (el asegurador de la responsabilidad del *Erika*)
Panship Management and Services Srl. (gestor del *Erika*)
Selmont International Inc. (fletador a tiempo del *Erika*)
TotalFinaElf SA (empresa de cartera)
Total Raffinage Distribution SA (expedidor)
Total International Ltd. (vendedor de la carga)
Total Transport Corporation (fletador de la travesía del *Erika*)
RINA Spa/Registro Italiano Navale (sociedad de clasificación)

El 11 de diciembre de 2002, el Fondo de 1992 entabló acciones en el Tribunal de lo civil (Tribunal de primera instancia) de Lorient contra las partes enumeradas anteriormente.

- 6.4 Tras la sesión de octubre de 2002 del Comité, se puso en conocimiento del Director el hecho de que la sociedad de clasificación Bureau Veritas había inspeccionado el *Erika* antes de la transferencia de clase a RINA. Él decidió que el Fondo de 1992 presentase acción de recurso, como medida cautelar, contra Bureau Veritas, y esta acción también se presentó en el Tribunal de lo civil de Lorient el 11 de diciembre de 2002.
- 6.5 Como se mencionó en el párrafo 1.3 supra, se han presentado cargos penales, entre otros, contra el gerente adjunto de CROSS y tres oficiales de la Armada francesa. En el caso de que fueran declarados culpables, el Fondo de 1992 podría tener motivos para interponer acción de recurso contra el Estado francés, pero al Fondo de 1992 no le es posible decidir si hay motivos para interponer tal acción hasta que haya tenido lugar el juicio del proceso penal.
- 6.6 Conforme al derecho francés, el plazo general de prescripción en cuestiones comerciales es – a reserva de numerosas excepciones – de diez años. En cuestiones relacionadas con la responsabilidad de órganos públicos, a fin de evitar que prescriba una reclamación de indemnización, debería notificarse dicha reclamación a la Administración francesa a más tardar el 31 de diciembre del cuarto año después del suceso que dio origen a dicha reclamación, es decir, en el caso del siniestro del *Erika*, a más tardar el 31 de diciembre de 2003. En diciembre de 2003, el Fondo de 1992 hizo esa notificación y el Estado francés aceptó que dicha notificación tuviese el efecto de interrumpir el plazo de prescripción.

7 Consideraciones del Director

- 7.1 Basándose en los tres informes y en particular el informe del grupo de expertos establecido por el Tribunal de Comercio de Dunquerque, parece que el Fondo de 1992 tendría motivos para interponer las acciones de recurso por él interpuestas en 2002 contra algunas de las partes a que se refieren los párrafos 6.3 y 6.4, mientras que parece que no existen tales motivos para interponer las acciones de recurso contra otras.
- 7.2 No obstante, durante el proceso penal a que se refiere el párrafo 1.5 supra, tal vez salgan a la luz nuevas pruebas que pudieran ser importantes para el Fondo en su decisión relativa a las acciones de recurso. Por esta razón el Director propone que el Comité Ejecutivo aplaze su decisión sobre si ha de interponer acciones de recurso contra todas o algunas de las partes a que se refieren los párrafos 6.3, 6.4 y 6.5.

8 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) estudiar la propuesta del Director de que el Comité Ejecutivo aplaze su decisión sobre si se ha de interponer acciones de recurso contra las partes a que se refieren los párrafos 6.3, 6.4 y 6.5 hasta que haya concluido el proceso penal; y
- c) dar al Director las demás instrucciones que estime apropiadas respecto a las cuestiones tratadas en este documento.

* * *

ANEXO

