



FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992

COMITÉ EJECUTIVO
7ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.7/4
16 marzo 2000
Original: INGLÉS

SINIESTROS RELACIONADOS CON EL FONDO DE 1992

ERIKA

Nota del Director

Resumen:

Al partirse en dos frente a las costas de Bretaña (Francia), el *Erika* derramó unas 14 000 toneladas de fueloil pesado. Se ha estimado que la sección de proa hundida todavía contiene unas 8 300 toneladas de carga y la sección de popa unas 6 300 toneladas de carga. Se han llevado a cabo reconocimientos de las partes hundidas del buque y se están examinando posibles medidas que impidan nuevos escapes de fueloil, pareciendo ser que la solución más adecuada sería el bombeo del fueloil restante hasta la superficie. Las autoridades francesas han realizado operaciones de recuperación de hidrocarburos en el mar y se está siguiendo adelante con las operaciones de limpieza a lo largo de unos 400 kilómetros de costa contaminados. El asegurador P & I del armador y el Fondo de 1992 han establecido en Lorient una oficina para la tramitación de reclamaciones y el asegurador ha realizado pagos a diversos demandantes.

Medidas que han de adoptarse:

Decidir el nivel de los pagos del Fondo de 1992.

1 El siniestro

- 1.1 El 12 de diciembre de 1999, el buque tanque de Malta *Erika* (19 666 TB) se partió en dos en el Golfo de Vizcaya, a unas 60 millas náuticas de la costa de Bretaña, Francia. Todos los tripulantes fueron rescatados por los servicios franceses de salvamento marítimo.
- 1.2 El petrolero transportaba una carga de 30 000 toneladas de fueloil pesado, de las que unas 14 000 toneladas se derramaron en el momento del siniestro. La sección de proa quedó flotando verticalmente por espacio de varias horas, antes de hundirse durante la noche del 12 de diciembre en unos 100 metros de agua. Una compañía francesa de salvamento logró sujetar un cabo a la sección de popa e intentó remolcarla más lejos de la costa. Sin embargo, durante la mañana del 13 de diciembre, la sección de popa se hundió a una profundidad de 130 metros y a unas 10 millas náuticas de la sección de proa.

- 1.3 Se calcula que unas 8 300 toneladas de carga permanecen en la sección de proa y otras 6 300 toneladas en la sección de popa. A pesar de las medidas adoptadas para impedir escapes, siguen derramándose muy pequeñas cantidades de carga de ambas secciones del naufragio.
- 1.4 El *Erika* se encuentra registrado en la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).

2 Operaciones de limpieza

- 2.1 La Comandancia de Marina Francesa en Brest, Bretaña, tomó a su cargo las operaciones de respuesta en el mar conforme al Plan Nacional de Emergencia ('Plan Polmar'). La Marina Francesa movilizó varios buques para la recuperación de hidrocarburos en el mar. Los Gobiernos de Alemania, Países Bajos, España y Reino Unido facilitaron también buques de recuperación de hidrocarburos, para ayudar en la respuesta, mientras que la Steamship Mutual fletó un buque de transporte de asfalto para recibir los hidrocarburos recuperados. Si bien las operaciones de recuperación fueron obstaculizadas por las rigurosas condiciones atmosféricas y la elevadísima viscosidad de los hidrocarburos, se notificó que unas 1 100 toneladas de hidrocarburos fueron recogidas en el mar. En vista del continuado escape de hidrocarburos de las dos mitades del buque, se pusieron en marcha operaciones limitadas en el mar, con el propósito de recuperar los hidrocarburos derramados y tratar de evitar que las costas se vieran de nuevo contaminadas.
- 2.2 El 25 de diciembre de 1999 ocurrió una fuerte contaminación por hidrocarburos en las costas de la región de St Nazaire, La Baule, Le Croisic y La Turballe. Posteriormente se produjo una amplia aunque intermitente contaminación por hidrocarburos en unos 400 kilómetros de costa, entre Finisterre Sur y Charente Marítimo. Los Prefectos de los cinco Departamentos afectados se hicieron cargo de las operaciones de limpieza de la costa, con la asistencia de las administraciones costeras locales, el Cuerpo de Defensa Civil, cuerpos de bomberos locales y el ejército. Un total de unas 5000 personas se dedicaron a la limpieza de la costa. Se establecieron centros de operaciones en Quimper (Finisterre Sur), Vannes (Morbihan), Nantes, St Nazaire y La Baule (Loira Atlántico), La-Roche-sur-Yon y Les Sables d'Olonne (Vendée), y La Rochela (Charente Marítimo).
- 2.3 El considerable incremento en el número de personas empleadas en estas operaciones y la utilización de equipo mecánico auxiliar redujeron sustancialmente la cantidad de hidrocarburos que quedan en la costa de Loira Atlántico, pudiendo considerarse como residual la contaminación que todavía queda en Finisterre Sur y Morbihan. Aunque gran parte del litoral meridional de Vandée se encuentra ya libre de contaminación, los hidrocarburos enterrados siguen planteando problemas en Île de Noirmoutier, siendo importantes las operaciones de limpieza costera secundaria requeridas en la Bahía de Bourgneuf. Valga apuntar que se ha venido produciendo regularmente cierto grado de recontaminación de diversas playas, particularmente, durante las mareas sigiciales y períodos de mal tiempo. Es asimismo posible que parte de los hidrocarburos atrapados en zonas inaccesibles o depositados quizá en los fondos marinos reaparezcan durante los temporales y mareas altas, si bien las cantidades de hidrocarburos no son muy importantes en la mayor parte de los casos.
- 2.4 El objetivo de las operaciones secundarias de limpieza consiste en la eliminación de los hidrocarburos que recubren las rocas o que se encuentran atrapados en grietas, así como de hidrocarburos enterrados y mezclados con algas. Se están llevando a cabo diversas operaciones en gran escala, en especial en Loira Atlántico, departamento cuyas playas recibieron la mayor cantidad de hidrocarburos a granel. Se espera que estas operaciones continuarán por espacio de uno o dos meses. En muchas zonas, se está tratando de mecanizar las operaciones, como resultado del menor número de voluntarios y de la reducción en la cantidad de hidrocarburos que continúa llegando a las costas, confiándose que muchas de las zonas de acceso público quedarán limpias antes de Semana Santa, si bien ello dependerá de si el litoral sigue viéndose recontaminado.
- 2.5 Se han recogido ya del litoral unas 150 000 toneladas de desechos, que han sido provisionalmente almacenados en tres puntos, sin apenas segregación alguna de acuerdo con su contenido de

hidrocarburos. Total Fina SA se ha comprometido a realizar las operaciones de eliminación de los desechos y está estudiando distintas opciones para dicho fin.

- 2.6 El Fondo de 1992 ha ido siguiendo las operaciones de limpieza, por intermedio de expertos de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF, Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque), que llegaron al lugar del siniestro el 12 de diciembre de 1999, con la asistencia de diversos inspectores técnicos franceses.
- 2.7 Los tribunales administrativos de Nantes y Poitiers han nombrado expertos, a quienes se ha encargado la realización de una investigación sobre el estado de las playas con anterioridad al siniestro y sobre el tipo y envergadura de la contaminación ocurrida. El Fondo de 1992 está siguiendo dichas investigaciones, por mediación de sus expertos técnicos.

3 Consecuencias del derrame

- 3.1 Unas 60 000 aves embadurnadas (en su mayoría araos) han sido recogidas hasta la fecha, de las cuales unas 48 000 estaban muertas. Se han realizado intentos de limpiar las restantes 12 000 aves recogidas, la mitad en diversos centros en Francia y el resto en Bélgica, Países Bajos y Reino Unido.
- 3.2 Los hidrocarburos entraron en varios puertos deportivos costeros, contaminando numerosas embarcaciones de recreo y amarres.
- 3.3 También entraron hidrocarburos en la Bahía de Bourgneuf, que sostiene un importante criadero de ostras y mejillones. Se recogieron grandes cantidades de marisco para el mercado navideño antes de que los hidrocarburos llegasen a la costa. Algunos mariscos han quedado contaminados exteriormente con manchas de hidrocarburos y las autoridades han impuesto una veda a la recogida y venta de productos de la Bahía de Bourgneuf. Como resultado del programa de supervisión introducido por las autoridades francesas y de las directrices publicadas por la Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments (AFSSA), se ha establecido que el marisco de numerosas zonas contiene hidrocarburos acumulados en cantidades que superan los límites aceptables, situación que ha hecho necesaria la prohibición de la comercialización de los productos procedentes de dichas zonas. En la actualidad, existen vastas zonas de cultivo en Vandée, Loira Atlántico y Morbihan sujetas a veda. La veda se extiende asimismo a ciertas zonas de Finistère para pesca a pie, habiéndose puesto en marcha programas regulares de muestreo para vigilar la contaminación del marisco. Se han recibido también informes de que, en diversas zonas, se han visto organismos bentónicos, tales como los centollos, y ciertos peces manchados de hidrocarburos al sacarlos a la superficie y que algunas redes han quedado recubiertas de hidrocarburos durante determinadas operaciones de pesca. Estos problemas están produciendo dificultades económicas en las comunidades pesqueras, especialmente en Morbihan.
- 3.4 La costa afectada sostiene una importante industria turística en los meses del verano.

4 Operaciones para evitar nuevos derrames de hidrocarburos de los restos del naufragio

- 4.1 Como se ha mencionado más arriba, las dos partes hundidas del *Erika* contienen importantes cantidades de hidrocarburos. La marina francesa ha realizado un reconocimiento submarino de dichas partes por medio de un vehículo teleaccionado (ROV, en sus siglas inglesas). Durante los meses de enero y febrero, Total Fina encargó la realización de otra serie de reconocimientos, cuyos resultados han proporcionado indicios claros de la manera en que las dos partes del naufragio descansan sobre el lecho del mar, las curvas de nivel del fondo marino y la cantidad de desechos en el mismo.
- 4.2 El Fondo de 1992 ha seguido estos reconocimientos, a través de sus expertos técnicos.
- 4.3 En una etapa temprana de las operaciones, el Director ofreció poner a disposición de las autoridades francesas los expertos de los FIDAC que intervinieron en las operaciones de remoción de hidrocarburos en los casos del *Yuil N°1* y el *Osung N°3*.

- 4.4 Se han realizado nuevas inspecciones de las secciones hundidas del *Erika* utilizando vehículos teleaccionados. Basándose en dichas inspecciones, se calcula que la sección de popa contiene un máximo de 6.300 toneladas de fueloil pesado y la sección de proa un máximo de 8.300 toneladas. Se han taponado temporalmente varios escapes leves.
- 4.5 El 26 de enero de 2000, Total Fina SA y el Gobierno francés concertaron un acuerdo en virtud del cual Total Fina se compromete a llevar a cabo inspecciones de las dos partes del resto del naufragio y cualquier operación necesaria para evitar que se produzcan más derrames de hidrocarburos, así como todas las operaciones de remoción de hidrocarburos, y a financiar directamente tales inspecciones y operaciones.
- 4.6 Tras haber investigado las opciones disponibles, Total Fina ha realizado el estudio de cuatro de ellas:
- confinamiento de los hidrocarburos
 - neutralización de los hidrocarburos
 - reflote de los restos del naufragio con los hidrocarburos a bordo
 - extracción de los hidrocarburos mediante bombeo
- 4.7 Confinamiento
- 4.7.1 De acuerdo con esta opción, se cubrirían con rocas las dos mitades de los restos del naufragio. Sin embargo, teniendo en cuenta que el método del vertido de rocas requeriría el uso de 650 000 m³ de material, es probable que se produjera el aplastamiento de los restos del buque, con el escape consiguiente de los hidrocarburos.
- 4.7.2 Alternativamente, se procedería a encajonar las dos partes de los restos del buque en una camisa de hormigón. Se ha estimado que este método sería difícil de conseguir y que, en todo caso, seguiría existiendo el riesgo de corrosión y escape subsiguiente de los hidrocarburos.
- 4.7.3 Una de las variaciones estudiadas fue la colocación de un hangar de acero sobre cada parte del buque, opción altamente difícil desde un punto de vista técnico. Por otra parte, la construcción de dicha estructura llevaría un tiempo considerable, por lo que se producirían grandes retrasos, antes de que la operación pudiera llevarse a cabo.
- 4.8 Neutralización
- 4.8.1 Uno de los métodos estudiados consistiría en la mezcla de productos químicos con la carga para producir una mezcla sólida, cosa que se juzgó como no viable, en las circunstancias. El principal inconveniente de este método es la necesidad de conseguir que el agente solidificante se mezcle con los hidrocarburos viscosos de la carga, de forma que se produzca la reacción química requerida de manera uniforme por todos los espacios de la carga.
- 4.8.2 Otra opción sería la incineración submarina de los hidrocarburos, método que no se consideró práctico, dada la capacidad de combustión requerida bajo el agua para conseguir la incineración total de la carga, sin correr el riesgo de derrames de la misma, como resultado de explosiones incontroladas.
- 4.8.3 También se consideró la posibilidad de conseguir la biodegradación de la carga, mediante la introducción de bioagentes. Sin embargo, se opinó que resultaría difícil inyectar el porcentaje apropiado de bioagentes en los hidrocarburos para conseguir la disponibilidad de una cantidad suficiente de oxígeno para hacer posible su biodegradación. También se estimó que el tiempo requerido para lograr una degradación total de los hidrocarburos sería considerable. Consiguientemente, se decidió que este método no era viable.

4.9 Reflote

Otra de las opciones disponibles sería el reflote de las partes hundidas del *Erika*. Sin embargo, teniendo en cuenta los serios desperfectos sufridos por la estructura del buque, se opinó que las partes del *Erika* no podrían soportar ningún tipo de operación de izada y que el posible aplastamiento de la estructura durante dicha operación resultaría en el derrame de grandes cantidades de hidrocarburos. Dicha operación exigiría asimismo la asistencia de buzos, que deberían trabajar bajo condiciones altamente peligrosas. Consiguientemente, se descartó esta posibilidad.

4.10 Bombeo

Se estudiaron tres tipos distintos de bombeo.

- *Subopción 1* *Agua caliente*

4.10.1 Este método lleva consigo la inyección de agua caliente en los tanques de carga, para reducir la viscosidad de los hidrocarburos. Una segunda canalización de agua caliente fuerza el agua por un eductor, dispositivo que extrae de los tanques los hidrocarburos previamente calentados, mezclados con el agua utilizada para su calentamiento. Esta emulsión se bombea a un tanque de retención. Este método fue utilizado en el caso del *Tanio*, habiendo proporcionado resultados finalmente satisfactorios, a pesar de las considerables dificultades encontradas. Valga apuntar que se consideró como método relativamente ineficiente, dado que la relación agua/hidrocarburos sería extremadamente elevada.

- *Subopción 2* *Bombeo directo*

4.10.2 De seguirse este método, los hidrocarburos se bombearían directamente desde los restos del naufragio, mediante el uso de vehículos telemandados, método utilizado con éxito en los casos del *Yuil N°1* y del *Osung N°3*. Sin embargo, la viscosidad de los hidrocarburos almacenados en el *Erika* es muy superior a la de la carga de los dos casos anteriormente mencionados, por lo que sería necesario calentar los hidrocarburos del *Erika*, de forma que se fluidificaran suficientemente para poder ser bombeados.

- *Subopción 3* *Método de transferencia hidrostática*

4.10.3 Este método depende de la diferencia de presión entre la parte más profunda del compartimento que contiene hidrocarburos y el interfaz hidrocarburos/agua que fuerza los hidrocarburos fuera del tanque, por mediación de válvulas ubicadas en la parte superior del mismo. Una vez fuera del tanque, se procedería a la mezcla de los hidrocarburos con un agente diluyente. A continuación, se almacenaría provisionalmente la mezcla en un tanque ubicado en el fondo marino, antes de su bombeo a la superficie. Valga señalar que este método sería utilizado por primera vez para este fin. Se han llevado ya a cabo pruebas de laboratorio y, en un futuro muy próximo, se realizarán pruebas sobre el terreno.

4.11 Conclusiones

4.11.1 Como consecuencia de los estudios realizados por Total Fina, el Gobierno de Francia ha tomado la decisión de que las operaciones de extracción de los hidrocarburos deberían realizarse mediante un método de bombeo, habiendo solicitado licitaciones de cuatro contratistas, cuyas ofertas deberían presentarse con anterioridad al 21 de marzo de 2000. Se espera que la concesión del contrato tendrá lugar a finales de abril de 2000 y que los trabajos se iniciarán en junio próximo y durarán hasta el mes de septiembre de 2000.

- 4.11.2 Aunque el Gobierno de Francia no juzgó oportuno consultar con ellos, los expertos técnicos del Fondo de 1992^{<1>} han examinado las diversas opciones disponibles y comparten el punto de vista del Gobierno francés de que el método preferido para la eliminación de los hidrocarburos es su bombeo, puesto que, en su opinión, dicho método es el que menos riesgo lleva de producir nuevos escapes de hidrocarburos. Los expertos no han indicado todavía su opinión sobre las tres subopciones presentadas dentro del método de bombeo.
- 4.11.3 Se informó al Comité Ejecutivo en su 6ª sesión que se había decidido establecer un grupo de tres expertos técnicos para asesorar al Gobierno francés y a la empresa Total Fina con respecto a los fundamentos técnicos de las operaciones, sobre todo en las cuestiones técnicas en las que había discrepancias entre el Gobierno y Total Fina. El Comité señaló que Total Fina se había dirigido al Director para pedirle que el Fondo de 1992 designase a un experto técnico como miembro del Grupo.
- 4.11.4 El Comité se mostró de acuerdo con el Director en que el Fondo aprobase la petición formulada por Total Fina y designara tal experto. El Comité se mostró de acuerdo asimismo con el Director en que el experto designado por el Fondo sólo ejerciese la función de asesor a título personal y en que de ninguna manera comprometiese al Fondo de 1992. Se hizo hincapié en que el reembolso a Total Fina de los costes incurridos por la remoción de hidrocarburos de los restos del naufragio o de los costes incurridos para evitar que se produjera más contaminación se debería evaluar como cualquier otra reclamación, es decir, basándose en los criterios que determinen si las operaciones han sido razonables desde el punto de vista técnico (documento 92FUND/EXC.6/5, párrafo 3.7).
- 4.11.5 En carta con fecha del 18 de febrero de 2000, el Director informó al Gobierno de Francia, por mediación del Secrétaire Général de la Mer, de la posición adoptada por el Comité y nombró al Sr. Alan Stanley, con el capitán John Noble como sustituto, para participar en el Grupo de expertos. El Gobierno de Francia informó al Director, en carta del 9 de marzo de 2000, que su propuesta había sido aceptada.

5 Oficina de Tramitación de Reclamaciones

- 5.1 En previsión de un elevado número de reclamaciones, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 han establecido una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient, que abrió sus puertas el 12 de enero de 2000.
- 5.2 La Oficina de Tramitación de Reclamaciones tiene actualmente una plantilla de cinco personas. Se contratará a más personal según sea oportuno.
- 5.3 La Secretaría del Fondo ha estado estrechamente relacionada con la creación de la Oficina y con su funcionamiento y el Jefe del Departamento de Reclamaciones ha visitado la oficina dos veces. La funcionaria encargada de las reclamaciones relativas al siniestro ha pasado la mayor parte de siete semanas en la oficina. Otros miembros del personal han prestado su asistencia para el funcionamiento de la oficina, que también ha sido visitada por el Director.
- 5.4 Se han preparado varios impresos de reclamación, que se están poniendo a disposición de demandantes potenciales.
- 5.5 La Oficina de Tramitación de Reclamaciones ejercerá la función de centro de coordinación y de enlace para los expertos técnicos contratados para examinar las reclamaciones de indemnización.
- 5.6 La responsabilidad general de asesorar acerca de la evaluación de reclamaciones por costes con respecto a operaciones de limpieza, así como la evaluación de reclamaciones derivadas de los daños causados por la contaminación a industrias pesqueras y a cultivos acuáticos recae en la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque- ITOPF). La Steamship Mutual y el Fondo

<1> Capitán John Noble y Sr. Alan Stanley de BMT Murray Fenton Edon Liddiard Vince Ltd, consultores marítimos.

de 1992 han contratado asimismo a expertos franceses en industria pesquera para ayudar en la evaluación de las reclamaciones. Los peritos franceses que están supervisando las operaciones de limpieza en el litoral examinarán asimismo reclamaciones con respecto a los daños a bienes y con respecto a las operaciones de limpieza. La Steamship Mutual y el Fondo han contratado a expertos en turismo para evaluar reclamaciones con respecto a campañas publicitarias y pérdidas económicas en el sector del turismo.

6 Reclamaciones de indemnización

- 6.1 Las operaciones de limpieza en el mar y en la costa originarán reclamaciones de sumas importantes por parte del Gobierno francés, así como por parte de las prefecturas y las administraciones locales interesadas. La eliminación de los desechos de hidrocarburos recogidos dará lugar también a reclamaciones de envergadura. De igual modo, cualquier operación para extraer los hidrocarburos de los restos del naufragio llevará consigo costos sustanciales.
- 6.2 Tal como se ha indicado en el párrafo 3.3 anterior, son varias las zonas en las que el sector pesquero está experimentando graves dificultades, habiéndose recibido ya 279 reclamaciones de dicho sector, cifra que se espera aumente de manera considerable. También se esperan reclamaciones por daños a yates, otras embarcaciones y amarres.
- 6.3 Aunque es probable que la limpieza en la costa quede terminada mucho antes del comienzo de la temporada turística de 2000, se considera que este siniestro tendrá graves consecuencias sobre el turismo en la zona afectada, sin que pueda evaluarse a este punto sus repercusiones. Valga indicar, sin embargo, que ocho hoteles y restaurantes han presentado ya reclamaciones de indemnización y que existen indicios de que las reservas en hoteles, apartamentos de vacaciones, casas de huéspedes y campings de la zona para el verano del 2000 son más bajas de lo normal. La Oficina de Tramitación de Reclamaciones ha recibido ya más de 900 cartas de intención relativas a futuras reclamaciones. Así, pues, es probable que las reclamaciones por pérdidas económicas en el sector del turismo serán muy altas. También puede ser que se presenten importantes reclamaciones por campañas de publicidad par mitigar las pérdidas.
- 6.4 Al 9 de marzo de 2000, la Oficina de Tramitación de Reclamaciones había recibido 401 reclamaciones de indemnización, en las siguientes categorías:
- | | |
|--|-----|
| Operaciones de limpieza | 16 |
| Daños a bienes | 68 |
| Industria pesquera | 89 |
| Piscicultura y cultivo de mariscos | 65 |
| Recogida de marisco | 125 |
| Procesadores y distribuidores de pescado | 4 |
| Turismo | 26 |
| Otras pérdidas de ingresos | 8 |
- 6.5 El Gobierno francés presentará reclamaciones por el coste de las operaciones de limpieza en el mar y en tierra. Las autoridades locales presentarán asimismo reclamaciones en relación con las operaciones de limpieza en tierra.
- 6.6 A este punto, resulta imposible evaluar la cantidad total de las reclamaciones.
- 6.7 En un Apéndice a este documento, se presentará información adicional sobre posibles reclamaciones.
- 6.8 En su 6ª sesión, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a efectuar liquidaciones definitivas de las reclamaciones en nombre del Fondo de 1992 con respecto a todas las reclamaciones derivadas de este siniestro, en la medida en que las reclamaciones no suscitasen cuestiones de principio que no hubiese decidido previamente el Comité (documento 92FUND/EXC.6/5 párrafo 3.9).

7 Campañas publicitarias

- 7.1 En su 6ª sesión, el Comité Ejecutivo examinó una petición del Departamento de Vendée para que el Fondo sufrague el costo de una campaña publicitaria destinada a contrarrestar los efectos negativos del siniestro del *Erika* para el sector del turismo. El Comité señaló que el Departamento de Vendée había indicado que no tenía fondos para sufragar esta campaña excepcional y que, en vista de los preparativos necesarios para tal campaña, era importante que se pudiese llegar a un acuerdo en principio con el Fondo de 1992 lo antes posible.
- 7.2 El Comité recordó que las Asambleas habían decidido que el coste de las medidas encaminadas a evitar pérdidas puramente económicas (es decir, pérdidas sufridas por personas cuyos bienes no han sufrido daños) podría ser admisible para indemnización si se cumplen los siguientes criterios:
- el coste de las medidas propuestas es razonable
 - el coste de las medidas no sea desproporcionado en relación con los daños o pérdidas que se pretende mitigar
 - las medidas sean apropiadas y ofrezcan una posibilidad razonable de éxito
 - en el caso de una campaña de comercialización, las medidas estén relacionadas con mercados tomados efectivamente como objetivo.
- 7.3 El Comité recordó asimismo que la política reconocida del Fondo de 1992 no acepta por lo general reclamaciones con respecto a medidas destinadas a evitar pérdidas puramente económicas hasta que las medidas se hayan llevado a cabo y que el Fondo era prudente con respecto a los pagos por adelantado, ya que no asumiría el papel de banco del demandante.
- 7.4 El Director indicó que aceptaba que era necesario en el caso del *Erika* que se llevase a cabo una campaña publicitaria para contrarrestar las repercusiones del siniestro para el sector del turismo. Indicó que, en su opinión, sería necesario realizar un análisis cuidadoso para determinar el método con más probabilidades de resultar el más eficaz en función de los costos. El Director manifestó la opinión de que era importante que se coordinasen bien todas las campañas de comercialización y que el Gobierno francés parecía ser el apropiado para garantizar dicha coordinación.
- 7.5 El Comité Ejecutivo decidió que, en principio, parecía razonable que se adoptasen medidas para contrarrestar las repercusiones negativas del siniestro para el sector del turismo, si bien hizo hincapié en la necesidad de coordinar todas las campañas, coordinación que debería correr a cargo del Gobierno francés. El Comité consideró que el Gobierno francés y el Director deberían trabajar en colaboración sobre este tema.
- 7.6 Tras haber sido informado de la posición adoptada por el Comité Ejecutivo, el Departamento de Vandée manifestó en carta al Director que, desde la descentralización ocurrida en 1982, el Consejo General del Departamento tenía a su cargo la promoción de la imagen del Departamento y que, por lo tanto, la realización de una campaña publicitaria caía dentro de su competencia. Por consiguiente, el Departamento solicitó que se revisase la postura del Comité Ejecutivo.
- 7.7 En respuesta a dicha carta, el Director manifestó que el Comité Ejecutivo había insistido sobre la necesidad de coordinación de cualquier campaña publicitaria y que opinaba que el Gobierno de Francia debía ser quien asumiera responsabilidad por la misma. También señaló que, una vez que el Fondo de 1992 fuera informado sobre el alcance general de las campañas propuestas, el Fondo estaría dispuesto a examinar la cuestión con el Departamento de Vandée, con el Gobierno de Francia y con cualquier otra entidad pública o privada.

8 Nivel de los pagos

- 8.1 Durante su 6ª sesión, el Comité Ejecutivo consideró si debería autorizarse al Director para que realizara pagos y, en caso afirmativo, en qué grado.

- 8.2 Se señaló que Total Fina SA se había comprometido en carta dirigida al Director a no interponer las reclamaciones con respecto a los restos del naufragio a las que se hace alusión en el párrafo 4.5 anterior contra el Fondo de 1992 o contra el fondo de limitación relacionado con el *Erika* en el caso y en la medida en que la presentación de tales reclamaciones culminase en que la cuantía total de las reclamaciones derivadas de este siniestro excediera de la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los Convenios de 1992, es decir 135 millones de DEG. El Comité señaló asimismo que Total Fina había contraído el mismo compromiso con respecto al coste de la recogida y la eliminación de los desechos de los hidrocarburos generados por las operaciones de limpieza, los costes de su participación en la limpieza de playas hasta un máximo de 40 millones de francos franceses y el coste de una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen turística de la costa del Atlántico hasta un máximo de 30 millones de francos franceses.
- 8.3 La delegación francesa informó al Comité de que el Gobierno francés también se había comprometido a no interponer reclamaciones de indemnización contra el Fondo de 1992 o el fondo de limitación establecido por el propietario del buque o su asegurador en el caso y en la medida en que la presentación de dichas reclamaciones culminase en que la presentación de tales reclamaciones excediera de la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992. La delegación indicó que este compromiso abarcaba todos los gastos en los que hubiese incurrido el Estado francés al luchar contra la contaminación, entre otros, los gastos abarcados en el Plan Polmar, incluidos los gastos de las autoridades locales pagados o reembolsados por mediación del Plan Polmar. La delegación indicó que el compromiso abarcaba también todas las medidas que el Estado pudiese adoptar en distintos sectores para reducir las repercusiones del siniestro, tales como posibles campañas publicitarias con dichos fines. Dicha delegación señaló que se abordarían las reclamaciones del Gobierno francés antes que cualquiera de las reclamaciones presentadas por Total, si se disponía de fondos después de haber pagado completamente todas las reclamaciones. La delegación francesa mencionó asimismo que el Gobierno francés había adoptado medidas para establecer un procedimiento conforme al cual los demandantes cuyas reclamaciones hubiesen sido evaluadas por los expertos técnicos del Fondo de 1992 y aprobadas por el Fondo podrían obtener pagos por adelantado de La Banque du développement des petites et moyennes entreprises (Banco para el desarrollo de la pequeña y mediana empresa).
- 8.4 El Comité recordó que la Asamblea había opinado que, al igual que el Fondo de 1971, el Fondo de 1992 debería ser prudente en los pagos, si existe el riesgo de que la cuantía total de reclamaciones derivadas de un determinado siniestro pudiese exceder de la cuantía total de la indemnización disponible en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, ya que con arreglo al Artículo 4.5 del Convenio del Fondo de 1992 todos los reclamantes han de recibir el mismo tratamiento. También se recordó que la Asamblea había manifestado la opinión de que era necesario encontrar el justo equilibrio entre la importancia de que el Fondo de 1992 pague indemnización lo antes posible a las víctimas de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y la necesidad de evitar una situación de pago en exceso (párrafo 3.1.14, documento 92FUND/A.ES/2/6).
- 8.5 El representante de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd reconoció que en esta fase tan temprana era imposible predecir el costo global de las medidas preventivas y de las pérdidas económicas derivadas del siniestro. No obstante, indicó que la Steamship Mutual estaría dispuesta a ofrecer fondos en casos de necesidad y para pagos provisionales en los casos oportunos. Mencionó que la Steamship Mutual se hallaba en proceso de establecer un fondo de limitación que reflejase la limitación de la responsabilidad del propietario del buque y del asegurador en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992 (aproximadamente 9,15 millones de DEG u 82 millones de francos franceses). Indicó que la Steamship Mutual creía que la cuantía de la limitación sería suficiente para proporcionar fondos para pagos por dificultades financieras y para pagos provisionales en los casos oportunos, hasta la próxima sesión del Comité Ejecutivo en abril de 2000. El representante indicó que tales pagos se harían basándose en el asesoramiento de expertos técnicos contratados conjuntamente por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992, a condición de que las reclamaciones estén debidamente documentadas y de que sean admisibles en principio de conformidad con los criterios establecidos por el Fondo de 1992.

- 8.6 El Comité manifestó que apreciaba la postura adoptada por el Gobierno francés y por Total Fina 'de ser los últimos en la fila' con respecto a sus reclamaciones. El Comité expresó asimismo su satisfacción por el compromiso contraído por la Steamship Mutual con respecto a los pagos provisionales.
- 8.7 Durante las deliberaciones, se hizo hincapié en que el Fondo de 1992 debería hacer todo lo posible para ofrecer indemnización a las víctimas lo antes posible, a fin de demostrar que el régimen de indemnización establecido por los Convenios de 1992 funcionaba satisfactoriamente y que no había necesidad de crear ningún plan alternativo de responsabilidad.
- 8.8 El Comité Ejecutivo señaló que, de conformidad con el artículo 7.9 del Reglamento Interior, el Director contaba con la autorización para efectuar pagos provisionales a víctimas a fin de aliviar dificultades financieras indebidas que no excedan de un total de 6 millones de DEG (£5,1 millones) por cualquier siniestro.
- 8.9 El Comité Ejecutivo se mostró de acuerdo con la opinión del Director de que a estas alturas no era posible hacer un cálculo válido de la cuantía total de las reclamaciones reconocidas y de que ello tiene particular aplicación a las reclamaciones en el sector de la pesca y del turismo. A la luz de la incertidumbre sobre la cuantía total de reclamaciones reconocidas, el Comité Ejecutivo decidió que los pagos efectuados por el Fondo de 1992 deberían limitarse por ahora a los pagos por dificultades financieras de conformidad con el artículo 7.9 del Reglamento Interior (documento 92FUND/EXC.6/5, párrafo 3.16).
- 8.10 La delegación española informó al Comité de que pescadores españoles que faenan en la proximidad de la zona afectada por el siniestro del *Erika* podrían presentar reclamaciones.
- 8.11 Se encargó al Director que recopilara tanta información como fuese posible sobre el nivel probable de las reclamaciones derivadas de este siniestro, a fin de que el Comité pudiera evaluar la situación con respecto al nivel de pagos en su 7ª sesión.
- 8.12 El Director sigue empeñado en recoger información sobre el probable nivel de las reclamaciones.

9 Demanda judicial contra el armador/Steamship Mutual y Total Fina

- 9.1 El propietario de un bote de alquiler de Concarneau ha incoado una demanda judicial contra el armador, la dirección de la compañía del *Erika*, la Steamship Mutual y Total Fina ante el Tribunal de Grande Instance (Tribunal de Última Instancia) de Dunquerque, en la que reclama indemnización por valor de 1 millón de francos franceses (£100 000) por pérdida de ingresos por tres años, como resultado del siniestro. En su presentación al tribunal, manifestó que la Oficina de Tramitación de Reclamaciones le había ofrecido un nivel insuficiente y aun 'ridículo' de indemnización.
- 9.2 Deberá señalarse aquí que este demandante no ha presentado reclamación alguna ante la Oficina de Tramitación de Reclamaciones.
- 9.3 El Director tiene intención de intervenir en el proceso en nombre del Fondo de 1992, de conformidad con el artículo 7.4 del Convenio del Fondo de 1992, con el propósito de proteger los intereses del Fondo (véase el artículo 7.6).

10 Procedimientos de limitación

- 10.1 El 10 de marzo de 2000, el armador incoó trámites de limitación en el Tribunal de Última Instancia de Nantes.
- 10.2 La cuantía de limitación aplicable al *Erika* de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 asciende a unos 9,2 millones de DEG (82 millones de francos franceses o £7,7 millones).

11 Cuantía máxima a pagar de conformidad con el Convenio del Fondo de 1992

- 11.1 Conforme al artículo 4.4 e) del Convenio del Fondo de 1992, la cuantía máxima de indemnización pagadera respecto al siniestro del *Erika* en virtud de los Convenios de 1992 (135 millones de DEG) deberá convertirse a la moneda nacional en cuestión, o sea francos franceses, sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la decisión de la Asamblea para la primera fecha de pago de indemnización.
- 11.2 En su 6ª sesión, el Comité Ejecutivo decidió que, de conformidad con la decisión de la Asamblea en el caso *Nakhodka* (párrafo 17.2.8, documento 92FUND/A.2/29), la conversión a francos franceses de 135 millones de DEG se haría basándose en el valor de dicha divisa con respecto al DEG en la fecha de la adopción del Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo en su 6ª sesión, es decir, el 15 de febrero de 2000.
- 11.3 Habida cuenta de que las tasas de cambio vigentes no estarían disponibles hasta el 17 de febrero de 2000, el Comité Ejecutivo encargó al Director que hiciese los cálculos necesarios y notificase el resultado a la 7ª sesión del Comité.
- 11.4 El 15 de febrero de 2000, 1 DEG = 1,368616 y 1 Euro = 6,55957 francos franceses (fijo). Consiguientemente, la conversión sobre la base de las tasas de cambio aplicables en dicha fecha hace que 135 millones de DEG sea igual a 211 966 881 francos franceses. Se invita al Comité Ejecutivo a que dé su aprobación a estos cálculos.

12 Causa del siniestro

- 12.1 La Commission Permanente d'enquête sur les événements de Mer (Comisión Permanente de Investigación sobre los Sucesos Marítimos) ha llevado a cabo una investigación sobre la causa del siniestro del *Erika*. El informe preliminar de la comisión se publicó el 13 de enero de 2000.
- 12.2 En los párrafos 9.3-9.10 del documento 92FUND/EXC.6/2/Add.1, se proporciona un resumen de determinados hechos relativos al *Erika* y a la serie de sucesos que resultaron en el siniestro, hallándose basada dicha información en el informe preliminar de la Comisión y en información adicional disponible
- 12.3 La Comisión ha sacado las siguientes conclusiones preliminares sobre la causa del siniestro:
- El siniestro se puede atribuir seguramente al fallo de la estructura del buque, es decir la ruptura del mamparo entre dos tanques, el desgarre o el agrietamiento de la chapa de cubierta y al desgarre de la placa lateral. Este fallo condujo a que la proa del buque se doblase hacia arriba y se rompiera a continuación. La debilidad estructural no fue detectada por la sociedad de clasificación ni por el explotador o el administrador del buque, a pesar de que durante las inspecciones por el Estado rector del puerto y la examen previo al fletamento ya había indicios de tales fallos. No se ha de culpar a la tripulación por el siniestro. Las medidas adoptadas por las autoridades francesas no suscitaron ninguna observación. Las medidas adoptadas por el propietario del buque durante la crisis no parecen ajustarse al Código IGS.
- 12.4 El propietario y Steamship Mutual han expresado reservas con respecto a varios puntos de las conclusiones preliminares.
- 12.5 Las autoridades de Malta están llevando asimismo a cabo una investigación sobre la causa del siniestro.
- 12.6 También se está realizando una investigación criminal sobre la causa del siniestro en el Tribunal de Última Instancia de París.

- 12.7 A petición de varias partes, el Tribunal de Comercio de Dunquerque ha designado expertos para investigar la causa del siniestro (peritación judicial'). El tribunal decidió que la investigación debería correr a cargo de un grupo de cuatro expertos. La mayoría de las partes interesadas han participado en el proceso.
- 12.8 El Tribunal de Última Instancia de Sables d'Olonne ha designado también expertos para investigar la causa del siniestro y evaluar el alcance de los daños ocasionados. Se han hecho intentos para conseguir que todas las partes convengan en que se efectúe sólo una investigación sobre la causa del siniestro, a saber la de Dunquerque, pero la parte que ha formulado la petición al Tribunal de Sables d'Olonne no ha aceptado esta solución. A pesar de ello, el tribunal ha decidido que la investigación debería limitarse a la evaluación de los daños causados en la zona afectada.
- 12.9 El Fondo de 1992 sigue las investigaciones, por mediación de sus abogados franceses y expertos técnicos.
- 12.10 El Tribunal de Comercio de Dunquerque decidió que, puesto que Total Fina había solicitado la peritación judicial, debería realizar un pago por adelantado para cubrir los costes consiguientes. Si bien Total Fina ha solicitado que el Fondo de 1992 contribuya al pago por adelantado, el Director a informado a la compañía que el Fondo no está dispuesto a hacerlo.

13 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) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro y de las reclamaciones que se deriven del mismo;
 - (c) decidir si ha de autorizar al Director a efectuar el pago de reclamaciones y a determinar el nivel de dichos pagos; y
 - (d) aprobar los cálculos del Director por cuanto a la conversión de 135 millones de DEG en francos franceses.
-