



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

COMITÉ EJECUTIVO
13ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.13/3
6 junio 2001
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

ERIKA

Nota del Director

Resumen:

Unas 19 800 toneladas de fueloil pesado se derramaron del *Erika* al hundirse, tras partirse en dos en un temporal el 12 de diciembre de 1999. La sección de proa hundida contenía unas 6 400 toneladas de carga y la sección de popa otras 4 700 toneladas. Las operaciones para bombear los hidrocarburos restantes de los restos del naufragio concluyeron con éxito en septiembre de 2000. Continúan en algunas zonas las operaciones de limpieza y se espera que concluyan al final de junio de 2001.

Se presenta a examen la reclamación de indemnización de un productor de ostras.

En vista de la incertidumbre respecto al nivel de reclamaciones derivadas del siniestro del *Erika*, los pagos del Fondo de 1992 se limitan de momento al 60% de la cuantía de los daños sufridos en efecto por los respectivos demandantes, evaluados por los expertos del Fondo de 1992.

Varios órganos públicos y entidades privadas han entablado acciones judiciales en Francia contra TotalFina, el propietario del *Erika*, el Steamship Mutual P & I Club, la compañía administradora de la nave, y la sociedad de clasificación. La sociedad de clasificación ha entablado acción judicial en Italia contra, entre otros, el Fondo de 1992 solicitando una declaración de que dicha sociedad no era responsable del siniestro. El Fondo de 1992 ha interpuesto recurso en Francia contra la sociedad de clasificación.

Medidas que han de adoptarse:

- a) Tomar nota de lo informado.
- b) Considerar la admisibilidad de la reclamación de indemnización de un productor de ostras.

1 El siniestro

- 1.1 El 12 de diciembre de 1999, el buque tanque *Erika* (19 666 AB), matriculado en Malta, se partió en dos en el Golfo de Vizcaya, a unas 60 millas marinas de la costa de Bretaña, Francia. Todos los tripulantes fueron rescatados por los servicios franceses de rescate marítimo.
- 1.2 El buque tanque transportaba una carga de 31 000 toneladas de fueloil pesado, de las que unas 19 800 toneladas se derramaron en el momento del siniestro. La sección de proa quedó flotando verticalmente por espacio de varias horas, en unos 100 metros de agua, antes de hundirse durante la noche del 12 de diciembre. 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 marinas de la sección de proa.
- 1.3 Unas 6400 toneladas de carga quedaron en la sección de proa y otras 4700 toneladas en la sección de popa.
- 1.4 El *Erika* fue registrado en la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).

2 Operaciones de limpieza

- 2.1 Para las operaciones de limpieza hasta octubre de 2000 se hace referencia al documento 92/FUND/EXC.9/7.
- 2.2 Está en marcha la limpieza definitiva de la contaminación residual en los departamentos peor afectados, particularmente en el Loira Atlántico, las islas de Morbihan y el norte de la Vandea. Se espera que la limpieza concluya a finales de junio de 2001.
- 2.3 Se han recogido del litoral más de 200 000 toneladas de desechos oleosos, que han sido almacenados. TotalFina SA ha contratado un contratista para encargarse de la eliminación de los desechos recogidos, y la operación está en marcha. Se calcula que el costo de la eliminación de desechos será del orden de FFr200 millones (£19 millones).
- 2.4 Los tribunales administrativos de Nantes y Poitiers han designado expertos para llevar a cabo una investigación sobre el estado de las playas con anterioridad al siniestro, y sobre el tipo y envergadura de la contaminación causada. Los expertos han presentado informes a los tribunales sobre los resultados de su examen. El Fondo de 1992 ha seguido dichas investigaciones por mediación de sus expertos técnicos.

3 Impacto del derrame

- 3.1 En lo que se refiere al impacto del derrame en general, se hace referencia al documento 92FUND/EXC.9/7.
- 3.2 Los hidrocarburos afectaron a varios bancos importantes de ostras y mejillones. Como resultado del programa de supervisión introducido por las autoridades francesas y de las directivas publicadas por la Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments (AFSSA), se ha hallado que las reservas de marisco cultivado y natural de numerosas zonas contienen hidrocarburos acumulados en cantidades que superan los límites aceptables, prohibiéndose la comercialización de los productos procedentes de dichas zonas. No se han impuesto vedas respecto a la pesca mar adentro de peces y crustáceos pelágicos, en vista de los bajos niveles de contaminación de las capturas.
- 3.3 Las vedas restantes del marisqueo fueron levantadas durante el verano de 2000, y todas las zonas están ahora abiertas para la pesca y recogida de productos marinos, a excepción de una zona pequeña del Loira Atlántico donde el marisco está aún contaminado.

- 3.4 Se realizaron esfuerzos para reducir al mínimo el impacto del derrame en la producción costera de sal en las salinas del Loira Atlántico y la Vandea, y se han aplicado varios programas de vigilancia y análisis. La producción de sal en Noirmoutier (Vandea) se reanudó a mediados de mayo de 2000, a consecuencia de una mejora de la calidad del agua del mar, y las prohibiciones impuestas para impedir la toma de agua de mar en Guérande (Loira Atlántico) se levantaron el 23 de mayo de 2000. Desde esa fecha un grupo de productores independientes de Guérande intentaron reanudar la producción de sal, pero se les impidió hacerlo. Los socios de una cooperativa que representan aproximadamente el 70% de la producción de sal en Guérande decidieron no producir sal en 2000 por razón de proteger la confianza del mercado en el producto.
- 3.5 A petición del Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, ha sido nombrado un perito del tribunal para examinar si era factible la producción de sal en 2000 en Guérande que cumpla los criterios relativos a la calidad y la protección de la salud humana. Todas las partes han presentado documentación al perito del tribunal, cuyo informe se espera en un futuro próximo.
- 3.6 Se han recibido reclamaciones de productores (tanto independientes como socios de la cooperativa) de Guérande y Noirmoutier, por pérdida de producción de sal debida a los retrasos del comienzo de la temporada de 2000 causados por la prohibición impuesta a la toma de agua de mar.
- 3.7 La costa afectada sostiene una importante industria turística en los meses del verano, que ha sido afectada en diversos grados según la localidad y tipo de actividad.

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

- 4.1 Los hidrocarburos restantes en las dos secciones de los restos del naufragio fueron extraídos durante el periodo del 6 de junio al 15 de septiembre de 2000. No escaparon cantidades significativas de hidrocarburos durante las operaciones.
- 4.2 Con respecto a las operaciones de remoción de hidrocarburos, se hace referencia a los documentos 92FUND/EXC.7/4, 92FUND/EXC.8/2 y 92FUND/EXC.9/7.

5 Tramitación de reclamaciones

- 5.1 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 nueve personas. Se contratará a más personal si fuese necesario.
- 5.3 La Oficina de Tramitación de Reclamaciones ejerce la función de centro de coordinación y de enlace para los demandantes y los expertos técnicos contratados por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual para examinar las reclamaciones de indemnización.
- 5.4 Las reclamaciones de limpieza son examinadas por peritos franceses localizados en Brest. Un equipo de peritos franceses está examinando reclamaciones relativas a la pesca y la maricultura. Las reclamaciones del sector de turismo son examinadas por un equipo de 15 asesores franceses, apoyados por una firma de Liverpool con gran experiencia en el sector de turismo, que asistió a los Fondos en la evaluación de reclamaciones de turismo derivadas de los siniestros del *Braer*, *Sea Empress* y *Nakhodka*. Expertos de la International Tankers Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) están asesorando también sobre varios grupos de reclamaciones.
- 5.5 Debido al volumen de reclamaciones de indemnización presentadas como resultado del siniestro del *Erika*, particularmente en el sector del turismo, el Fondo de 1992, con apoyo de la empresa de expertos de turismo contratada en Francia por el Fondo y la Steamship Mutual, ha elaborado un programa informático para asistir a los expertos en la evaluación de las reclamaciones de indemnización. Este programa entró en funcionamiento en mayo de 2001. Dicho programa posibilita la comparación de los datos relativos a nuevas reclamaciones con los datos relativos a

reclamaciones evaluadas previamente. Si los datos proporcionados respecto a la reclamación que se está evaluando son consistentes con los relativos a reclamaciones similares evaluadas previamente en el mismo sector y localización geográfica, se puede reducir sustancialmente el tiempo empleado en el proceso de evaluación.

6 Reclamaciones de indemnización

Se facilitará información sobre la situación de las reclamaciones en una adición al presente documento (documento 92FUND/EXC.13.3/Add.1).

7 Nivel de los pagos

7.1 Compromisos de TotalFina y el Gobierno francés

7.1.1 En una carta al Director, TotalFina se comprometió a no proseguir contra el Fondo de 1992 o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del buque o su asegurador las reclamaciones relativas al costo de cualesquiera inspecciones y operaciones con respecto a los restos del naufragio del *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 Derechos Especiales de Giro (DEG). TotalFina contrajo un compromiso correspondiente con respecto al coste de la recogida y la eliminación de los desechos de los hidrocarburos generados por las operaciones de limpieza, a los costes de su participación en la limpieza de playas hasta un máximo de FFr40 millones y al coste de una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen turística de la costa del Atlántico hasta un máximo de FFr30 millones.

7.1.2 La delegación francesa informó al Comité en su 6ª sesión que el Gobierno francés también se había comprometido a no proseguir 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 se excediera 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 marco del Plan Polmar, incluyendo los gastos de las autoridades locales pagados o reembolsados por mediación del Plan Polmar. Esa delegación indicó que el compromiso abarcaba también todas las medidas que el Estado pudiese adoptar en distintos sectores para reducir las repercusiones del siniestro, lo que incluye toda campaña publicitaria con dichos fines. Esa delegación señaló que se abordarían las reclamaciones del Gobierno francés antes que cualquiera de las reclamaciones presentadas por TotalFina, si se disponía de fondos después de haber pagado íntegramente todas las demás reclamaciones.

7.2 Examen del Comité Ejecutivo en sus sesiones anteriores

7.2.1 En su 8ª sesión, el Comité Ejecutivo examinó estimaciones de la cuantía total de las reclamaciones reconocidas. El Comité tomó nota del resultado de un extenso estudio llevado a cabo en el seno del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria de Francia sobre el alcance de los daños causados por el siniestro del *Erika* a la industria del turismo. Se tomó nota de que en el estudio la cuantía total estimada de las reclamaciones admisibles en el sector del turismo estaba comprendida en la escala de FFr800 - 1 500 millones (£80 - 150 millones).

7.2.2 En vista de la incertidumbre en cuanto a la suma total de las reclamaciones surgidas del siniestro del *Erika*, el Comité Ejecutivo decidió que los pagos del Fondo de 1992 se limitasen de momento al 50% de la cuantía de la pérdida o daños sufridos efectivamente por los respectivos demandantes, determinada por los expertos del Fondo de 1992 (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 3.3.38).

7.2.3 En su 11ª sesión, el Comité Ejecutivo decidió incrementar el nivel de los pagos del Fondo de 1992 del 50% al 60% de la cuantía de los daños sufridos efectivamente por los respectivos demandantes (documento 92FUND/EXC.11/6, párrafo 3.58).

7.2.4 El Comité Ejecutivo decidió, en su 12ª sesión, mantener el nivel de los pagos en el 60% (documento 92FUND/EXC.12/4, párrafo 3.1.7).

7.3 Nueva evaluación del nivel probable de las reclamaciones

El Director continúa su examen del nivel probable de las reclamaciones y comunicará más información sobre esta cuestión en una adición al presente documento, en la que abordará también la cuestión del nivel de pagos.

8 Otras fuentes de fondos

8.1 El Gobierno francés ha establecido un procedimiento conforme al cual los demandantes cuyas reclamaciones han sido aprobadas por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual podrían obtener pagos anticipados del Banque du développement des petites et moyennes entreprises (BDPME) (Banco del desarrollo de las pequeñas y medianas empresas). Estos anticipos representarían cierto porcentaje (actualmente fijado provisionalmente en 50%) de las sumas aprobadas por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, tras deducción de toda cuantía recibida de la Steamship Mutual y del Fondo de 1992. El anticipo máximo sería FFr30 000 (£2 900) para empresas de los sectores de la industria, el comercio y los servicios, y FFr200 000 (£19 200) en el sector de pesca y maricultura. Las sumas pagadas en concepto de anticipos llevarían un interés del 1,5% anual. Hasta ahora el Banco no ha hecho anticipos. Parece que, mientras la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 paguen el 60% de la suma aprobada de las distintas reclamaciones, es poco probable que se emplee este procedimiento de anticipos.

8.2 El Gobierno francés ha introducido asimismo un plan para facilitar pagos de urgencia en el sector de la pesca. Este plan es administrado por OFIMER (Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture), organismo gubernamental adjunto al Ministerio de Agricultura y Pesca de Francia. OFIMER puede efectuar pagos a los demandantes de hasta FFr200 000 (£19 200) sobre la base de su propia evaluación de las pérdidas, sin consultar con la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. OFIMER ha manifestado que basa sus evaluaciones en los criterios estipulados en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992.

8.3 Se ha informado al Director que, al 30 de mayo de 2001, OFIMER había pagado FFr25,3 millones (£2,5 millones) a demandantes del sector de pesca y FFr13,1 millones (£1,3 millones) a productores de sal.

8.4 En agosto de 2000, el Gobierno francés estableció un procedimiento para la prórroga de los plazos del pago de los impuestos y cobros de la seguridad social, y para los pagos adelantados a través del BDPME a los demandantes del sector de turismo abocados a dificultades financieras. Este plan es administrado por comités especiales creados en cada uno de los cinco departamentos afectados por el derrame de hidrocarburos.

8.5 El Gobierno francés ha introducido también un plan para facilitar pagos complementarios en el sector del turismo, como lo ha hecho en el sector de la pesca. El plan entrará en funcionamiento en un futuro próximo.

9 Proceso de limitación

9.1 A petición del propietario del buque, el Tribunal de Comercio de Nantes dictó una orden el 14 de marzo de 2000 abriendo el proceso de limitación. El Tribunal determinó la cuantía de limitación aplicable al *Erika* en FFr84 247 733 (£8,1 millones) y declaró que el propietario del buque había constituido el fondo de limitación por medio de una carta de garantía extendida por la Steamship Mutual.

- 9.2 Un grupo de demandantes ha presentado reparo a la aceptación por el Tribunal de la carta de garantía de la Steamship Mutual, sosteniendo que el fondo de limitación debiera haber sido constituido con dinero en efectivo. Se celebró un juicio oral el 31 de mayo de 2001 y se espera la decisión del Tribunal el 28 de junio de 2001.

10 Máxima cuantía pagadera en virtud del Convenio del Fondo de 1992

En su 6ª sesión, el Comité Ejecutivo decidió que 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 aprobación del Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo en dicha sesión, es decir, el 15 de febrero de 2000. En su 7ª sesión, el Comité Ejecutivo refrendó el cálculo de la conversión por el Director, sobre la base de los tipos aplicables el 15 de febrero de 2000, que arrojaba 135 millones DEG = FFr1 211 966 881 (documento 92FUND/EXC.7/5, párrafo 3.3.23).

11 Nombramiento de peritos judiciales para evaluar los daños

- 11.1 En abril de 2000 el Consejo General de la Vandea y otros 47 demandantes solicitaron que los expertos designados por el Tribunal de gran instancia de Sables d'Olonne se encargasen de evaluar los daños por contaminación de los sectores afectados, en particular la pesca, la industria del turismo, municipios, departamentos y regiones. Asimismo pidieron que el Tribunal ordenase al Fondo de 1992 que interviniese en el proceso.
- 11.2 Conforme al derecho francés, una persona que haya sufrido daños tiene derecho a un reconocimiento del tribunal (expertise judiciaire) destinado a determinar su pérdida. La solicitud al Tribunal de Sables d'Olonne fue cursada, no por los demandantes particulares de los sectores de pesca y turismo, sino por órganos públicos regionales.
- 11.3 En una audiencia del tribunal, el Fondo 1992 declaró que no objetaba en principio a que se le obligase a intervenir en el proceso. Pero el Fondo no estaba de acuerdo con la prórroga propuesta del mandato para los expertos del tribunal. El Fondo puntualizó que, si el tribunal diese a los expertos el mandato propuesto, ello les impondría una considerable carga de trabajo. El Fondo informó al tribunal que la tarea propuesta, es decir evaluar las pérdidas sufridas por todas las víctimas, era exactamente la tarea llevada a cabo por los expertos contratados por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. Se llamó la atención sobre la política establecida por el Fondo para procurar alcanzar soluciones extrajudiciales. El Fondo solicitó que el mandato propuesto de los expertos se modificase en el sentido que los expertos efectuasen una evaluación de los daños sólo previa solicitud específica de las distintas víctimas, a fin de evitar interferencia con la tramitación de reclamaciones llevada a cabo a través de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient. En mayo de 2000, el Tribunal decidió conforme a la solicitud del Fondo.
- 11.4 En julio de 2000, el Departamento del Loira Atlántico y 22 comunas del mismo solicitaron que el Tribunal Administrativo de Nantes nombrase expertos para evaluar sus daños. En septiembre de 2000, el Tribunal designó un grupo de expertos (los mismos que ya habían sido nombrados por el Tribunal de gran instancia de Sables d'Olonne - véase párrafo 11.3) para evaluar el alcance de los daños sufridos por los demandantes.
- 11.5 En agosto de 2000, 23 comunas de Charente Marítimo solicitaron que el Tribunal Administrativo de Poitiers nombrase expertos judiciales para evaluar sus daños. En septiembre de 2000, el Tribunal decidió nombrar a los mismos expertos que habían sido nombrados por el Tribunal de gran instancia de Sables d'Olonne para evaluar los daños.
- 11.6 Los expertos judiciales a que se refieren los párrafos 11.3 - 11.5 celebraron sus primeras reuniones a principios de diciembre de 2000.

12 Acciones judiciales en Francia contra TotalFina, el propietario del buque y otros

- 12.1 En abril y mayo de 2000, una serie de órganos públicos y privados entablaron acciones judiciales en varios tribunales de Francia contra las siguientes partes y solicitaron que el Tribunal juzgase a

los demandados mancomunada y solidariamente responsables por los daños que no estuviesen cubiertos por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992:

TotalFina SA
Total Raffinage Distribution SA
Total International Ltd
Total Transport Corporation
Tevere Shipping Co Ltd
Steamship Mutual
Panship Management and Services Srl
RINA (Registro Italiano Navale)

- 12.2 En lo que se refiere a estos procesos, se hace referencia a la sección 15 del documento 92FUND/EXC.9/7. No ha habido novedades en dichos procesos desde la 9ª sesión del Comité Ejecutivo.
- 12.3 En junio de 2000 la comuna de Mesquer en el Loira Atlántico entabló acción judicial contra el Grupo TotalFina en el Tribunal de Comercio de Saint Nazaire por razón de que el producto transportado por el *Erika* debía ser considerado como desechos y que TotalFina debía, por consiguiente, ser responsable de cualquier daño causado por dicho producto. El Director consideró que, como esta acción quedaba fuera del ámbito de los Convenios de 1992, el Fondo de 1992 no debía intervenir en el proceso. Como se indicó en la 8ª sesión del Comité Ejecutivo, el Director ha seguido, sin embargo, este proceso.
- 12.4 En sentencia dictada el 6 de diciembre de 2000, el Tribunal de Comercio de Saint Nazaire rechazó la acción a que se refiere el párrafo 12.3. El Tribunal sostuvo que, a fin de ser considerada como desecho, una sustancia o producto debe estar destinada a su abandono, lo que no fue el caso con respecto al fueloil N°2 transportado a bordo del *Erika* que había sido vendido por Total International a una compañía italiana. La comuna ha apelado contra la sentencia.
- 12.5 En septiembre de 2000 un grupo de personas que habían participado como voluntarios en las operaciones de limpieza (l'Association des Bénévoles de l'*Erika*) incoaron acción judicial en el Tribunal de Sables d'Olonne contra el Grupo TotalFina y solicitaron que se encargase a los expertos designados por dicho Tribunal, en mayo de 2000, que analizasen el producto retirado de los restos del *Erika*, del que la Asociación había conservado algunas muestras. Por las razones aducidas en el párrafo 12.3 supra, el Director consideró que el Fondo de 1992 no debía intervenir en este proceso.
- 12.6 El Director está estudiando las cuestiones relativas a los diversos procesos judiciales en cooperación con los abogados franceses e italianos del Fondo de 1992^{<1>}.

13 Acción judicial en Italia incoada por RINA SpA/Registro Italiano Navale

- 13.1 A finales de abril de 2000 RINA SpA y Registro Italiano Navale^{<2>} incoaron acción judicial en el Tribunal de Siracusa (sección de Augusta) (Italia) contra los siguientes demandados:

Tevere Shipping Co Ltd
Panship Navigational and Services Srl
Steamship Mutual
Consejo General de la Vandea
TotalFina SA
Total Fina Raffinage Distribution SA
Total International Ltd
Total Transport Corporation

<1> Maître Jean-Serge Rohart (París) y el Profesor Nicola Balestra (Génova).

<2> Según los demandantes, RINA SpA sustituyó al Registro Italiano Navale como sociedad de clasificación de Italia el 1 de agosto de 1999.

Selmont International Inc
El Fondo de 1992
El Estado francés

- 13.2 RINA SpA y Registro Italiano Navale pidieron que el Tribunal declarase que no eran responsables, ni mancomunada ni solidaria ni alternativamente, por el hundimiento del *Erika* y por la contaminación de la costa francesa, ni por ninguna otra consecuencia cualquiera del siniestro.
- 13.3 Los demandantes pidieron asimismo que, en caso de que se les juzgase responsables y hubiese un nexo causal entre esta responsabilidad hipotética y las consecuencias del siniestro, el tribunal debía:
- (a) declarar que no tendrían obligación alguna de pagar indemnización a ninguno de los demandados por cualquier causa, ya sea directa o indirectamente o por vía de recurso;
 - (b) declarar que esta responsabilidad hipotética sería limitada tal como se dispone en el Reglamento aplicable de los demandantes^{<3>}; y
 - (c) declarar que los tres primeros demandados mencionados en el párrafo 13.1 deben librarse de responsabilidad e indemnizar a los demandantes por toda cuantía que éstos puedan tener que pagar.
- 13.4 En el alegato al Tribunal, los demandantes declararon que el Registro Italiano Navale clasificó al *Erika* en agosto de 1998 y que RINA había efectuado un reconocimiento anual del *Erika* que había comenzado el 16 de agosto de 1999 en Génova (Italia) y había concluido el 24 de noviembre de 1999 en Augusta (Italia).
- 13.5 Los demandantes declararon que, como varias partes habían hecho pública su intención de involucrar a RINA por omisiones durante un reconocimiento el 24 de noviembre de 1999, ellos tenían interés en obtener lo antes posible un fallo declarándoles no responsables del siniestro y sus consecuencias, sosteniendo que no había un nexo causal entre toda conducta de los demandantes y el siniestro.
- 13.6 Los demandantes han mantenido que los Tribunales italianos son competentes conforme al artículo 5.3 del Convenio de Bruselas sobre Jurisdicción y Ejecución de Sentencias en Asuntos Civiles y Comerciales de 1968, que dice:
- Una persona domiciliada en un Estado Contratante podrá ser demandada en otro Estado Contratante:
- 3) En cuestiones relativas a lesión jurídica, delito o cuasidelito, en los tribunales del lugar en que haya ocurrido el suceso perjudicial.
- 13.7 Los demandantes han argumentado que las disposiciones de encauzamiento en el artículo III.1 y III.4 del Convenio de responsabilidad civil de 1992 excluyen toda responsabilidad de las sociedades de clasificación. También han mantenido que ha quedado establecido por destacados casos ingleses y estadounidenses que el propietario del buque es la única parte responsable del funcionamiento, mantenimiento y navegabilidad de la nave, y que no hay responsabilidad que corresponda a la sociedad de clasificación, que no es ni garante ni aseguradora de la nave clasificada.
- 13.8 La primera audiencia del tribunal tuvo lugar el 4 de diciembre de 2000. En dicha audiencia sólo se trataron cuestiones de procedimiento. El Tribunal ordenó a las partes que presentasen alegatos

<3> Este Reglamento dispone: En ningún caso la responsabilidad de RINA, independientemente de la cuantía de los daños reclamados, excederá del valor igual a cinco veces el total de las comisiones recibidas por RINA en consideración a los servicios prestados de los que derivan los daños.

sobre una cuestión de procedimiento específica, a saber si la acción de los demandantes era nula debido al hecho de que los demandantes no habían facilitado detalles suficientes sobre los fundamentos de su acción. En febrero de 2001 el Tribunal desestimó la defensa de nulidad.

- 13.9 En marzo de 2001 el Fondo de 1992 inició acción judicial conforme a un procedimiento especial directamente ante el Tribunal Supremo de Casación solicitando que el Tribunal decidiese que el artículo 5.3 del Convenio Bruselas no era de aplicación a la acción de los demandantes, toda vez que se relacionaba con una declaración de no responsabilidad. Posteriormente el Gobierno francés y las cuatro compañías del Grupo Total incoaron acciones correspondientes.
- 13.10 Si prosperan las acciones ante el Tribunal Supremo de Casación, se desistirá en las acciones sobre los méritos del caso ante el Tribunal de Siracusa. Por consiguiente el Fondo de 1992 solicitó que este Tribunal suspendiese el proceso ante él en espera de la decisión del Tribunal Supremo. Se espera que el Tribunal de Siracusa dicte en breve su decisión acerca de la solicitud del Fondo.

14 Acciones del Fondo de 1992 contra RINA SpA y Registro Italiano Navale

- 14.1 En su 8ª sesión, se informó al Comité Ejecutivo que, a fin de proteger la posición del Fondo de 1992, el Director había entablado acciones judiciales contra RINA SpA y el Registro Italiano Navale en el Tribunal de Comercio de Vannes, el Tribunal de Comercio de La Roche sur Yon y el Tribunal de Comercio de Lorient, solicitando que los tribunales se uniesen al Fondo de 1992 en el proceso comenzado por el Consejo General de Morbihan y otros. Se tomó nota asimismo de que el Fondo de 1992 pidió que los tribunales suspendiesen los procesos hasta que hubiesen concluido los resultados de las diversas investigaciones sobre la causa del siniestro. Se tomó nota de que el Director había subrayado que las acciones del Fondo de 1992 eran de naturaleza protectora y que el Fondo se reservaba el derecho a presentar en una fase posterior reclamaciones contra los dos demandados por el reintegro de las sumas que el Fondo pudiese haber pagado en virtud de los Convenios de 1992 a las víctimas de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, y que el Fondo también se había reservado el derecho de incoar acciones similares contra cualquier otra parte que pudiese ser responsable, a la luz de los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro.
- 14.2 El Comité Ejecutivo refrendó la postura del Director y las medidas por él adoptadas para proteger los intereses del Fondo de 1992, en particular las acciones incoadas contra RINA SpA y Registro Italiano Navale (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 3.49).
- 14.3 No ha habido novedades respecto a las acciones judiciales entabladas por el Fondo de 1992.

15 Reclamación presentada al Comité Ejecutivo para su consideración

- 15.1 En su 9ª sesión, el Comité Ejecutivo examinó la reclamación de una compañía que produce ostras en un criadero de Cancale (Norte de Bretaña) unos 100 kilómetros fuera de la zona afectada por los hidrocarburos del *Erika* pero que realiza su actividad comercial en Crach (Morbihan), dentro de la zona afectada, por pérdidas supuestamente causadas por una reducción de las ventas debido a la resistencia del mercado a consecuencia del siniestro del *Erika*. El Comité consideró que la información disponible era insuficiente para poder adoptar una postura acerca de la admisibilidad de la reclamación. El Comité encargó al Director que obtuviese más detalles del negocio del demandante, en particular la medida en que dicho negocio dependía de la zona afectada y si tenía oportunidades de encontrar otros mercados (documento 92FUND/EXC.9/12, párrafo 3.6.39).
- 15.2 El Director ha llevado a cabo más investigaciones, que han mostrado lo siguiente. El demandante compra embriones de ostras originarios del Golfo de Morbihan, dentro de la zona afectada. Estos embriones son llevados entonces a Cancale (fuera de la zona afectada) donde se crían hasta que alcanzan el tamaño de mercado. Las ostras recolectadas son devueltas a Crach (Morbihan) donde se limpian, se clasifican y se ponen en estanques de depuración. Tras la depuración se pone una etiqueta al envase, identificando el lugar de origen del producto como Morbihan. Según el demandante, el 80% del producto depurado se vende a mayoristas de Bretaña, el 15% a compradores de otras partes de Francia y el 5% a compradores fuera del país. Aunque la

producción es normalmente procesada y comercializada en Crach, una parte podía haber sido procesada y vendida localmente en Cancale.

- 15.3 El Director efectúa el siguiente análisis. El producto en cuestión (embriones de ostras) se origina en la zona afectada por el derrame de hidrocarburos, en tanto que la cría de los embriones tiene lugar fuera de esa zona, y el tratamiento final de las ostras se efectúa dentro de tal zona. El Director opina que se cumple el criterio de proximidad geográfica entre la actividad del demandante y la contaminación. La identificación del producto como originario de dentro de la zona afectada apoya esta postura. En opinión del Director, ha de considerarse que el negocio del demandante forma parte integral de la actividad económica dentro de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos. El Director considera, por lo tanto, que existe un grado razonable de proximidad entre la contaminación y toda pérdida que haya sufrido efectivamente el demandante, y propone que la reclamación sea considerada admisible en principio.

16 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 los procesos judiciales a que se refieren las secciones 11 – 14;
 - (c) considerar la admisibilidad de la reclamación de indemnización del productor de ostras a que se refiere la sección 15 supra; y
 - (d) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro y de las reclamaciones que se deriven del mismo.
-