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

COMITÉ EJECUTIVO
14ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.14/5
14 septiembre 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. Se han concluido las operaciones de limpieza excepto en algunas zonas.

En vista de la incertidumbre en cuanto al nivel de reclamaciones derivadas del siniestro del *Erika*, los pagos del Fondo de 1992 se limitan de momento al 80% de la cuantía de los daños en efecto sufridos por los respectivos demandantes, conforme a la evaluación por los expertos del Fondo de 1992.

Una serie de órganos públicos y privados entablaron acciones judiciales en Francia contra TotalFina, el propietario del *Erika*, el Steamship Mutual P & I Club, la compañía gestora del buque y la sociedad de clasificación. La sociedad de clasificación ha entablado acción judicial en Italia contra el Fondo de 1992, entre otros, solicitando una declaración de que dicha sociedad no era responsable del siniestro. El Fondo de 1992 ha recurrido en Francia contra la sociedad de clasificación.

Medidas que han de adoptarse: Tomar nota de lo informado.

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 salvamento 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, antes de hundirse durante la noche del 12 de diciembre a unos 100 metros de profundidad. 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 en el documento 92/FUND/EXC.9/7.

2.2 Han concluido las operaciones de limpieza excepto en algunas zonas en el Loira Atlántico, las islas de Morbihan y el norte de la Vandea.

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 ocuparse de la eliminación de los desechos recogidos y la operación está en marcha. Los cálculos iniciales del costo de la eliminación de desechos son 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 cuanto al impacto del derrame en general se hace referencia en el documento 92FUND/EXC.9/7.

3.2 Los hidrocarburos afectaron a varias pesquerías importantes de ostras y mejillones. 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), en numerosas zonas se ha encontrado que las reservas de marisco cultivado y natural contienen hidrocarburos acumulados en cantidades que superan los límites aceptables, y se ha prohibido 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 de la pesca de marisco fueron levantadas durante el verano de 2000, y todas las zonas están ahora abiertas para la pesca y recogida de productos marinos.

3.4 Se hicieron esfuerzos por 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. Se reanudó a mediados de mayo de 2000 la producción de sal en Noirmoutier (Vandea), a consecuencia de una mejora de la calidad del agua del mar, y se levantaron el 23 de mayo de 2000 las prohibiciones impuestas para impedir la toma de agua de mar en Guérande (Loira Atlántico). Desde esa fecha un grupo de productores independientes de Guérande intentó reanudar la producción de sal pero sus trabajos fueron obstaculizados. Los socios de una cooperativa que representa aproximadamente el 70% de la producción de sal de

Guérande decidieron no producir sal en 2000 a fin de proteger la confianza del mercado en el producto.

3.5 A petición del Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, se ha nombrado un perito del tribunal para examinar la factibilidad de producir sal en 2000 en Guérande que cumpliría los criterios relativos a la calidad y la protección de la salud humana. Se está presentando documentación al perito del tribunal, cuyo informe se espera en un futuro próximo.

3.6 Se han recibido reclamaciones 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, de productores (tanto independientes como socios de la cooperativa) en Guérande y Noirmoutier.

3.7 La costa afectada sostiene una industria turística importante, particularmente en los meses del verano, que ha sido afectada en diversos grados según la localidad y tipo de actividad durante la temporada turística de 2000. Todo indica que la temporada de 2001 no fue afectada en ningún grado de importancia. No obstante, tal vez se presenten algunas reclamaciones por pérdidas incurridas durante la temporada de 2001 en zonas que siguen contaminadas.

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 comprendido entre el 6 de junio y el 15 de septiembre de 2000. No se ha producido ninguna fuga importante de hidrocarburos durante las operaciones.

4.2 Con respecto a las operaciones de remoción de hidrocarburos se hace referencia en 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 según sea oportuno.

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 por limpieza son examinadas por peritos franceses localizados en Brest. Un equipo de peritos franceses examina reclamaciones relativas a la pesca y maricultura. Expertos de la International Tankers Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) brindan también asesoría sobre diversos grupos de reclamaciones. Las reclamaciones del sector de turismo son examinadas por un equipo de evaluadores 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*. A fin de acelerar la tramitación de las reclamaciones de turismo, se ha aumentado recientemente el número de evaluadores de 15 a 30.

5.5 Debido al volumen de reclamaciones de indemnización presentadas de resultas del siniestro del *Erika*, particularmente en el sector de turismo, el Fondo de 1992, con apoyo de la firma 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 reclamaciones de indemnización. Este programa entró en funcionamiento en mayo de 2001. Dicho programa hace posible la comparación de datos relativos a nuevas reclamaciones con datos relativos a reclamaciones previamente evaluadas. Si los datos facilitados respecto a la reclamación que está siendo evaluada son consistentes con aquellos respecto a reclamaciones similares previamente

evaluadas en el mismo sector y localización geográfica, se puede reducir sustancialmente el tiempo empleado en el proceso de evaluación.

6 Reclamaciones de indemnización

Se proporcionará información sobre la situación de las reclamaciones en una adición al presente documento.

7 Nivel de pagos

7.1 Compromisos de TotalFina y el Gobierno francés

7.1.1 En una carta al Director, TotalFina se comprometió a no interponer las reclamaciones contra el Fondo de 1992 o el fondo de limitación establecido por el propietario del buque o su asegurador, relativas al costo de cualesquiera inspecciones y las 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 todas 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 el compromiso correspondiente con respecto al coste de la recogida y la eliminación de los desechos de los hidrocarburos generados por las operaciones de limpieza, al coste de su participación en la limpieza de las 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 comprometía 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 se excediera la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992. La delegación indicó que este compromiso abarcaba todos los gastos incurridos por el Estado francés al luchar contra la contaminación, entre otros, los gastos comprendidos en el marco del Plan Polmar, incluyendo los gastos de las autoridades locales pagados o reembolsados por mediación del Plan Polmar. Aquella delegación indicó que el compromiso abarcaba también todas las medidas que el Estado pudiese adoptar en distintos sectores para reducir las repercusiones del siniestro, que incluye toda campaña publicitaria con dichos fines. Dicha 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 completamente todas las demás reclamaciones.

7.2 Examen del Comité Ejecutivo en sus sesiones anteriores

7.2.1 En su 8ª sesión, celebrada en junio de 2000, 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 observó que en el estudio se estimaba que la cuantía total de las reclamaciones admisibles en el sector del turismo estaba comprendida en la escala de FFr800 a 1 500 millones (£80 a 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 en efecto sufridos por los respectivos demandantes, conforme a la evaluación por los expertos del Fondo de 1992 (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 3.3.38).

7.2.3 En su 11ª sesión, celebrada en enero de 2001, el Comité Ejecutivo decidió incrementar el nivel de los pagos del Fondo de 1992 del 50% al 60% de la cuantía de los daños en efecto sufridos por los respectivos demandantes (documento 92FUND/EXC.11/6, párrafo 3.58).

7.2.4 El Comité Ejecutivo decidió en su 13ª sesión, celebrada en junio de 2001, incrementar el nivel de los pagos al 80% (documento 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.2.42).

7.3 Nueva evaluación del nivel probable de las reclamaciones

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

8 Otras fuentes de fondos

8.1 El Gobierno francés ha introducido un plan para facilitar pagos urgentes en el sector de 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 su evaluación en los criterios estipulados en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992.

8.2 Se ha informado al Director que al 12 de septiembre de 2001 OFIMER había pagado FFr26,7 millones (£2,5 millones) a los demandantes del sector de pesca y FFr13 millones (£1,2 millones) a los productores de sal.

8.3 El Gobierno francés ha introducido también un plan para facilitar pagos complementarios en el sector de turismo. El plan funciona desde el 25 de julio de 2001.

9 Proceso de limitación

9.1 A petición del propietario del buque, el Tribunal de Comercio (Tribunal de Commerce) 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 objetado a la aceptación por el Tribunal de la carta de garantía de la Steamship Mutual, manteniendo que el fondo de limitación debía haber sido constituido en efectivo. Se celebró una audiencia del Tribunal el 31 de mayo de 2001. En junio de 2001, el Tribunal rehusó asumir jurisdicción en esta cuestión.

10 Nombramiento de peritos judiciales para evaluar los daños

10.1 En abril de 2000 el Consejo General (Conseil Général) de la Vandea y otros 47 demandantes solicitaron que los expertos designados por el juzgado de primera instancia (Tribunal de Grande Instance) de Sables d'Olonne fuesen encargados 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 juzgado ordenase al Fondo de 1992 que interviniese en el proceso.

10.2 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 juzgado de Sables d'Olonne fue cursada, no por los demandantes particulares de los sectores de pesca y turismo, sino por órganos públicos regionales.

10.3 En una audiencia del tribunal, el Fondo 1992 declaró que no objetaba en principio a que se le obligase a intervenir en el proceso. Sin embargo, 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 determinar 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 de que los expertos efectuasen una evaluación de los daños sólo previa solicitud específica de las víctimas particulares, 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 juzgado de Sables d'Olonne decidió conforme a la solicitud del Fondo.

10.4 En julio de 2000, el Departamento del Loira Atlántico y 22 comunas del mismo solicitaron que el Tribunal Administrativo (Tribunal Administratif) 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 Grande Instance de Sables d'Olonne - véase párrafo 10.3) para evaluar el alcance de los daños sufridos por los demandantes.

10.5 En agosto de 2000, 23 comunas de Charente Marítimo solicitaron que el Tribunal Administrativo de Poitiers nombrase expertos para evaluar sus daños. En septiembre de 2000, el Tribunal decidió designar los mismos expertos que los nombrados por el Tribunal de Grande Instance de Sables d'Olonne para evaluar los daños.

10.6 Los expertos judiciales a que se refieren los párrafos 10.3 a 10.5 celebraron sus primeras reuniones a principios de diciembre de 2000. Se celebró otra reunión en septiembre de 2001.

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

11.1 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)

11.2 En lo que concierne a este proceso se hace referencia en la sección 15 del documento 92FUND/EXC.9/7. No ha habido novedades en dicho proceso desde la 9ª sesión del Comité Ejecutivo.

11.3 En junio de 2000, la comuna de Mesquer en el Loira Atlántico entabló proceso judicial contra el Grupo TotalFina en el Tribunal de Commerce 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.

11.4 En sentencia dictada el 6 de diciembre de 2000, el Tribunal de Commerce de Saint Nazaire rechazó la acción referida en el párrafo 11.3. 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.

11.5 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*) entabló una acción judicial ante el Tribunal de Sables d'Olonne contra el Grupo TotalFina y solicitó que se encargara a los peritos nombrados por tal Tribunal en mayo de 2000 que analizaran el producto extraído de los restos del naufragio del *Erika*, de los que la Asociación había guardado algunas muestras. Por las razones enunciadas en el párrafo 11.3 supra, el Director consideró que el Fondo de 1992 no debía intervenir en este proceso.

11.6 El Director estudia las cuestiones relativas a los varios procesos judiciales en cooperación con los abogados franceses e italianos del Fondo de 1992 <1>.

12 Acciones judiciales en Italia incoada por RINA SpA/Registro Italiano Navale

12.1 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
Conseil Général de la Vendée
TotalFina SA
Total Fina Raffinage Distribution SA
Total International Ltd
Total Transport Corporation
Selmont International Inc
El Fondo de 1992
El Estado francés

12.2 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.

12.3 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 12.1 deben librar de responsabilidad e indemnizar a los demandantes por toda cuantía que éstos puedan tener que pagar.

12.4 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 comenzó el 16 de agosto de 1999 en Génova (Italia) y había concluido el 24 de noviembre de 1999 en Augusta (Italia).

<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.

<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 los honorarios recibidos por RINA en consideración a los servicios prestados de los que derivan los daños.

12.5 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, manteniendo que no había nexo causal entre cualquier conducta de los demandantes y el siniestro.

12.6 Los demandantes han mantenido que los Tribunales italianos son competentes conforme al artículo 5.3 del Convenio de Bruselas relativo a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil de 1968, que dice:

> Una persona domiciliada en un Estado Contratante podrá ser demandada en otro Estado Contratante:
>
> 3) En materia delictual o cuasidelictual, ante el tribunal del lugar donde se hubiere producido el hecho dañoso.

12.7 Los demandantes han argumentado que las disposiciones de encauzamiento en los artículos 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 tal responsabilidad que corresponda a la sociedad de clasificación, que no es ni garante ni aseguradora de la nave clasificada.

12.8 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 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 proporcionado detalles suficientes sobre los fundamentos de su acción. En febrero de 2001 el Tribunal desestimó la defensa de nulidad.

12.9 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 de Bruselas no se aplicaba a la acción de los demandantes, ya que se relaciona con una declaración de no responsabilidad. Posteriormente el Gobierno francés y las cuatro compañías del Grupo Total entablaron acciones correspondientes.

12.10 Si prosperan las acciones ante el Tribunal Supremo de Casación, se desistirá en las acciones sobre el fondo del caso ante el Tribunal de Siracusa. Por consiguiente el Fondo de 1992 solicitó que este Tribunal suspendiese el proceso ante el mismo en espera de la decisión del Tribunal Supremo. El 31 de julio de 2001 el Tribunal de Siracusa accedió a la demanda del Fondo de 1992.

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

13.1 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 Registro Italiano Navale en el Tribunal de Commerce de Vannes, el Tribunal de Commerce de La Roche sur Yon y el Tribunal de Commerce de Lorient, solicitando que los tribunales se uniesen al Fondo de 1992 en el proceso comenzado por el Conseil Général de Morbihan y otros. Se señaló además que el Fondo de 1992 había pedido que los tribunales suspendiesen los procedimientos hasta que hubiesen concluido los resultados de las diversas investigaciones sobre la causa del siniestro. Se observó 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 la 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.

13.2 El Comité Ejecutivo refrendó la postura del Director y las medidas adoptadas por él 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).

13.3 No ha habido novedades respecto a las acciones jurídicas entabladas por el Fondo de 1992.

14 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 10 – 13; y

(c) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro y de las reclamaciones que se deriven del mismo.

_____