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

COMITÉ EJECUTIVO
16ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.16/3
8 abril 2002
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 el resto de los hidrocarburos del buque naufragado habían concluido con éxito en septiembre de 2000. Excepto en algunos sitios, han concluido las operaciones de limpieza. Dada la incertidumbre en cuanto al nivel de las reclamaciones surgidas 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. 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:	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* estaba inscrito 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 Excepto en lo que respecta a algunos sitios en dos islas de Morbihan, han concluido las operaciones de limpieza.

2.3 Se han recogido del litoral más de 200 000 toneladas de desechos oleosos, que han sido provisionalmente almacenados. TotalFina SA, la compañía petrolera francesa, ha contratado un contratista para tratar la eliminación de los desechos recogidos y está en marcha la operación. Los primeros cálculos del costo de la eliminación de desechos son del orden de FFr300 millones (£28 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 remite al documento 92FUND/EXC.9/7.

3.2 Los hidrocarburos afectaron a varias pesquerías importantes de ostras y mejillones. Como resultado del programa de observación introducido por las autoridades francesas y de las directrices publicadas por la Agencia Francesa de Seguridad Sanitaria de los Alimentos (AFSSA), se ha encontrado que las reservas de marisco cultivado y natural de numerosas zonas contienen 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. 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 de pesca de marisco fueron levantadas progresivamente durante el verano de 2000 y, llegado septiembre de 2000, todas las zonas estaban abiertas para la pesca y recogida de productos marinos, a excepción de una pequeña zona del Loira Atlántico donde el marisco estaba aún contaminado. Se levantó esta veda en septiembre de 2001.

3.4 Se desplegaron 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 observación 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 de 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). Un grupo de productores independientes de Guérande trató de reanudar la producción de sal pero no pudo tomar suficiente agua de mar para producir sal. Los socios de una cooperativa que representa aproximadamente el 70% de la producción de sal de Guérande decidieron no producir sal en 2000 para 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 judicial para examinar la factibilidad de producir sal en 2000 en Guérande que cumpla los criterios relativos a la calidad y la protección de la salud humana. Se está presentando documentación al perito judicial, 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 hasta un punto importante. No obstante, puede que se presenten algunas reclamaciones por pérdidas incurridas durante la temporada de 2001 en zonas que siguieron contaminadas.

4 Causa del siniestro

4.1 Como el *Erika* estaba matriculado en Malta, la Autoridad Marítima de Malta efectuó una investigación por el estado de abanderamiento sobre este siniestro. La Autoridad Marítima de Malta dio a conocer su informe en septiembre de 2000.

4.2 La Comisión Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos de Francia (Commission Permanente d'enquête sur les évènements de mer, CPEM) también llevó a cabo una investigación. El informe de esta investigación fue publicado en diciembre de 2000.

4.3 En el documento 92FUND/EXC.14/5/Add.1 se resumen las conclusiones de estas investigaciones.

4.4 Los abogados del Fondo de 1992 y los expertos técnicos del mismo están estudiando los informes de la Comisión de Investigación francesa y las autoridades de Malta.

4.5 Se está efectuando una investigación criminal sobre la causa del siniestro por un juez de instrucción en París. En 2000 se presentaron acusaciones contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la compañía gestora (Panship Management and Services Srl), la propia compañía gestora, el gerente adjunto del Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), tres oficiales de la Armada francesa que eran responsables de controlar el tráfico marítimo frente a la costa de Bretaña, la sociedad de clasificación (RINA) y uno de los gerentes de RINA. En diciembre de 2001 se presentaron acusaciones contra TotalFina y algunos de sus ejecutivos sobre la base del informe de un experto nombrado por el tribunal. Todavía no ha concluido la investigación.

4.6 A petición de varias partes, el Tribunal de Comercio de Dunquerque ha designado expertos para investigar la causa del siniestro ('expertise judiciaire'). 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.

4.7 El Fondo de 1992 sigue las investigaciones llevadas a cabo por el tribunal de Dunquerque, por mediación de sus abogados franceses y expertos técnicos.

5 Retirada de los hidrocarburos restantes en los restos del naufragio

5.1 Los hidrocarburos restantes en las dos secciones de los restos del naufragio fueron retirados 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.

5.2 Con respecto a las operaciones de retirada de hidrocarburos se hace referencia en los documentos 92FUND/EXC.7/4, 92FUND/EXC.8/2 y 92FUND/EXC.9/7.

6 Proceso de limitación

6.1 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[<1>](£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.

6.2 Un grupo de demandantes interpuso recusación a la aceptación por el tribunal de la carta de garantía de la Steamship Mutual, sosteniendo que el fondo de limitación debía haber sido constituido en metálico. Se celebró audiencia judicial el 31 de mayo de 2001. En junio de 2001, el tribunal rehusó jurisdicción en esta cuestión.

7 Tramitación de reclamaciones

7.1 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. La Oficina de Tramitación de Reclamaciones, que tiene una plantilla de siete personas, ejerce la función de punto central para los demandantes y los expertos técnicos contratados para examinar las reclamaciones de indemnización. La Oficina tiene una función puramente administrativa y no evalúa las reclamaciones.

7.2 La evaluación de las reclamaciones ha sido llevada a cabo en una oficina montada en Brest.

7.3 Se han contratado unos 50 expertos para examinar las reclamaciones relativas a la limpieza, pesca, maricultura y turismo.

7.4 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.

8 Ataque a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient

8.1 Se han hecho amenazas y alegaciones más o menos continuamente, principalmente por parte de una persona, contra el personal de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient, contra expertos contratados por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 y contra el Director.

<1> Esta cuantía corresponde a €12 843 484.

8.2 A primeras horas de la mañana del sábado 15 de diciembre de 2001, una persona que anteriormente había causado daños a las oficinas del Fondo de 1992 en Lorient y Brest, condujo un tractor con una pala cargadora de ataque frontal hasta la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient, derribando varias ventanas y destrozando la puerta. Los dos policías presentes fuera de la oficina no pudieron impedir el ataque, pero detuvieron al agresor y lo llevaron a la comisaría. Luego de ser inculpado por el juez de instrucción, la persona fue puesta en libertad el 16 de diciembre. El juez dictó una orden prohibiéndole visitar Lorient excepto para ver a su abogado.

8.3 A consecuencia de los graves daños causados a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, el Director decidió suspender provisionalmente las operaciones de la Oficina hasta que se hubiesen efectuado las reparaciones necesarias.

8.4 El día del ataque el Fondo de 1992 dio a conocer un comunicado de prensa en Francia condenando el ataque del modo más enérgico. En el comunicado se llamó la atención sobre el hecho de que este nuevo ataque de ningún modo iba en interés de las víctimas del siniestro del *Erika* sino que, al contrario, se tradujo en la suspensión provisional de las operaciones de la Oficina hasta que se hubiesen reparado el local y el equipo. Se manifestó que el Fondo, junto con la Oficina de Tramitación de Reclamaciones y los expertos involucrados, no escatimaría esfuerzos a fin de continuar llevando a cabo la tarea del Fondo, que es facilitar indemnización a las víctimas del derrame de hidrocarburos del *Erika*.

8.5 El Prefecto de Morbihan también dio a conocer una declaración el mismo día condenando categóricamente el ataque a la Oficina.

8.6 El 17 de diciembre el Prefecto y el Director celebraron una conferencia de prensa conjunta en Lorient. En la conferencia de prensa el Prefecto repitió su condena del ataque. El Director formuló una declaración condenando de nuevo el ataque y repitió que dicho ataque iba en detrimento de los demandantes pero expresó la esperanza de que la Oficina pudiese reanudar su labor con la mayor rapidez posible a fin de permitir al Fondo cumplir su misión con respecto a las víctimas del siniestro del *Erika*.

8.7 El 18 de diciembre el Director visitó el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Economía, Finanzas e Industria y el Ministerio del Interior en París para expresar su preocupación. Al día siguiente un portavoz del Ministerio francés de Relaciones Exteriores formuló una declaración pública en el sentido de que representantes de estos tres ministerios habían reiterado la condena del ataque contra la Oficina de Lorient.

8.8 La suspensión de operaciones de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, necesaria debido al ataque, se tradujo en un retraso en el pago de indemnización a las víctimas del siniestro del *Erika*.

8.9 La Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Lorient reanudó sus actividades el 2 de enero de 2002.

8.10 El Fondo de 1992 y la Steamship Mutual formularon cargos contra el agresor.

9 Reclamaciones de indemnización

En una adición al presente documento se facilitará información sobre la situación de las reclamaciones.

10 Cuantía máxima disponible para la indemnización

10.1 La cuantía máxima disponible para la indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992 es 135 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG) por siniestro, incluida la suma pagada por el propietario del buque y su asegurador (artículo 4.4 del Convenio del Fondo de 1992). Esta cuantía será convertida en moneda nacional

utilizando como base el valor que tenga la moneda de que se trate en relación con el DEG en la fecha de la decisión de la Asamblea con referencia a la primera fecha de pago de indemnización.

10.2 Aplicando los principios estipulados por la Asamblea en el caso del *Nakhodka* el Comité Ejecutivo decidió en febrero de 2000 que la conversión se hiciese utilizando el tipo de cambio del DEG al 15 de febrero de 2000 y encargó al Director que hiciese los cálculos necesarios.

10.3 El cálculo del Director daba 135 millones de DEG = FFr1 211 966 811[<2>] (£113 millones), y el Comité refrendó dicho cálculo en su sesión de abril de 2000.

10.4 En septiembre de 2001 una asociación para la protección del mar 'Keep it Blue', junto con otra entidad, la Confédération Maritime, presentaron una queja ante la fiscalía sosteniendo que el Director había cometido fraude en relación con la decisión sobre la conversión a francos franceses de la cuantía máxima pagadera en virtud del Convenio del Fondo de 1992 expresada en Derechos Especiales de Giro (DEG). El Director fue acusado de haber violado el Convenio del Fondo de 1992 al convertir los DEG en francos en una fecha distinta a la estipulada en el Convenio y de haber efectuado personalmente el cálculo basándose en un tipo por él escogido, es decir, el del 15 de febrero de 2000, mientras que se debería haber efectuado la conversión utilizando el tipo de cambio del 4 de abril de 2000, es decir, la fecha en la que la Asamblea había examinado la cuestión, privando con ello a las víctimas de FFr35 227 130 (£3,2 millones).

10.5 Estas alegaciones fueron notificadas por el Director en la sesión del Comité Ejecutivo de octubre de 2001. Las deliberaciones que siguieron se resumieron en el Acta de las Decisiones, que fue aprobada por el Comité, como se indica a continuación:

> La decisión por la que se fijó la fecha que se ha de utilizar para la conversión de DEG a francos franceses había sido tomada por el Comité Ejecutivo y no por el Director. En contra de lo que se afirmaba en la demanda, el Director no había violado ningún Convenio sino que había efectuado la conversión de conformidad con las instrucciones del Comité Ejecutivo y había utilizado el 15 de febrero de 2000 como la fecha de conversión y que esto había sido un cálculo puramente matemático. Las medidas del Director habían sido respaldadas por el Comité Ejecutivo que, actuando con la autoridad que le había conferido la Asamblea, tenía el poder de tomar tal decisión. En su decisión sobre el caso del *Nakhodka*, la Asamblea había reconocido explícitamente que el Comité Ejecutivo tomaría las decisiones sobre la fecha para la conversión. La Asamblea había aprobado los informes en las sesiones del Comité Ejecutivo en las que se examinó esta cuestión.

10.6 En su sesión de octubre de 2001 la Asamblea refrendó la postura adoptada por el Comité Ejecutivo (documento 92FUND/A.6/28, párrafo 21.4).

11 <u>Compromisos de TotalFina y el Gobierno francés</u>

11.1 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

---

<2> Esta cuantía corresponde a €184 763 149.

destinada a restaurar la imagen turística de la costa del Atlántico hasta un máximo de FFr30 millones.

11.2 La delegación francesa informó al Comité en su 6ª sesión celebrada en abril de 2000 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 abarcados 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.

12 Nivel de los pagos del Fondo de 1992

12.1 Examen por el Comité Ejecutivo en sus sesiones anteriores

12.1.1 En su 8ª sesión, celebrada en junio de 2000, el Comité Ejecutivo decidió, en vista de la incertidumbre en cuanto a la suma total de las reclamaciones surgidas del siniestro del *Erika*, que los pagos del Fondo de 1992 se limitasen de momento al 50% de la cuantía de la pérdida o daños sufridos en efecto por los respectivos demandantes, determinada por los expertos del Fondo de 1992 (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 3.3.38).

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

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

12.1.4 En su 14ª sesión, celebrada en octubre de 2001, el Comité Ejecutivo decidió que en vista de la incertidumbre que quedaba en cuanto al nivel de reclamaciones admisibles derivadas del siniestro del *Erika*, el nivel de los pagos se mantuviese en el 80%. También se decidió que el nivel de los pagos se revisase en la siguiente sesión del Comité (documento 92FUND/EXC.14/12, párrafo 3.4.49).

12.2 Nueva evaluación del nivel probable de las reclamaciones

El Director continúa el 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.

13 Otras fuentes de fondos

13.1 El Gobierno francés ha introducido un plan para facilitar pagos de urgencia en el sector de pesca. Este plan es administrado por OFIMER (Oficina nacional interprofesional de los productos del mar y de la acuicultura), organismo gubernamental adjunto al Ministerio de Agricultura y Pesca de Francia. Inicialmente OFIMER efectuó pagos a los demandantes de hasta FFr200 000[3] (£19 200) sobre la base de su propia evaluación de las pérdidas, sin consultar con la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. Posteriormente OFIMER manifestó que empleó la evaluación

[3] Esta cuantía corresponde a €30 490.

efectuada por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992, y aceptada por el demandante, como base para complementar la indemnización por ellos pagada.

13.2 Se ha informado al Director que OFIMER ha pagado aproximadamente €3,8 millones (£2,4 millones) a los demandantes del sector de pesca y unos €2 millones (£1,2 millones) a los productores de sal.

13.3 El Gobierno francés ha introducido también un plan para facilitar pagos complementarios en el sector de turismo. El plan ha estado funcionando desde el 25 de Julio de 2001, y se han efectuado pagos por un total de €4,9 millones (£3 millones).

14 Peritajes judiciales para evaluar los daños

14.1 Conforme al derecho francés, una persona que haya sufrido daños tiene derecho a un reconocimiento del tribunal (expertise judiciaire) destinado a determinar su pérdida.

14.2 En abril de 2000 el Consejo General de la Vandea y una serie de otros órganos regionales solicitaron que el Tribunal de Sables d'Olonne designase expertos para evaluar los daños de 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. La solicitud fue cursada, no por los demandantes particulares de los sectores de pesca y turismo, sino por órganos públicos regionales.

14.3 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 carga de trabajo considerable. 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 formulada en forma individual por las 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 de Sables d'Olonne decidió conforme a la solicitud del Fondo.

14.4 Solicitudes correspondientes fueron cursadas por comunas del Loira Atlántico y Charente Marítimo a los tribunales administrativos de Nantes y Poitiers. Los tribunales designaron los mismos expertos que ya habían sido nombrados por el Tribunal de Sables d'Olonne para evaluar los daños sufridos por los demandantes respectivos.

14.5 Los expertos judiciales celebraron reuniones a principios de diciembre de 2000 y en septiembre de 2001. La próxima reunión está prevista para el 16 de abril de 2002.

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

15.1 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)

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

15.3 En junio de 2000, la comuna de Mesquer en el Loira Atlántico entabló proceso 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.

15.4 En sentencia dictada el 6 de diciembre de 2000, el Tribunal de Comercio de Saint Nazaire rechazó la acción referida en el párrafo 15.3. 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 apeló contra el fallo. El 13 de febrero de 2002 el Tribunal de Apelación de Rennes confirmó el fallo.

15.5 En septiembre de 2000 un grupo de personas que había 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 15.3 supra, el Director consideró que el Fondo de 1992 no debía intervenir en este proceso.

15.6 El Director estudia las cuestiones relativas a los varios procesos judiciales en cooperación con los abogados franceses e italianos del Fondo de 1992[<4>].

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

16.1 A finales de abril de 2000, RINA SpA y Registro Italiano Navale[<5>] 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
Selmont International Inc
El Fondo de 1992
El Estado francés

<4> Maître Jean-Serge Rohart (París) y el profesor Nicola Balestra (Génova).

<5> Según los demandantes, RINA SpA sustituyó al Registro Italiano Navale como sociedad de clasificación de Italia el 1 de agosto de 1999.

16.2 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.

16.3 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 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. Asimismo pidieron que el tribunal debía declarar que esta responsabilidad hipotética sería limitada tal como se dispone en el Reglamento aplicable de los demandantes[<6>].

16.4 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). 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.

16.5 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 dispone que una persona domiciliada en un Estado Contratante podrá ser demandada en otro Estado Contratante en cuestiones relativas a lesión jurídica, delito o cuasidelito, en los tribunales del lugar en que haya ocurrido el suceso perjudicial.

16.6 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.

16.7 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 rechazó la contestación de nulidad.

16.8 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. A consecuencia de este procedimiento, el Tribunal de Siracusa suspendió el proceso sobre el fondo del caso, en espera de la decisión del Tribunal de Casación. Se espera que la audiencia ante el Tribunal de Casación tenga lugar en 2002.

<6> 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.

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

17.1 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 los Tribunales de Comercio de Vannes, La Roche sur Yon y Lorient, solicitando que los tribunales se uniesen al Fondo de 1992 en el proceso comenzado por el Consejo General 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 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.

17.2 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).

17.3 No ha habido novedades respecto a las acciones judiciales entabladas por el Fondo de 1992.

18 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 15 a 17; 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.