



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

ERIKA – RECLAMACIÓN PRESENTADA AL EXAMEN DEL COMITÉ EJECUTIVO

Nota del Director

Resumen: Una compañía francesa (BAI Brittany Ferries SA) que presta servicios de transbordador desde Inglaterra a diferentes destinos de Francia ha presentado una reclamación de FFr69 335 000 (€10 570 000 o £6,8 millones) por pérdidas sufridas en 2000 supuestamente de resultados del siniestro del *Erika*, causando una reducción significativa del número de pasajeros y automóviles que utilizan sus servicios de transbordador. Se ha planteado la cuestión de si la reclamación es admisible para su indemnización conforme a los criterios adoptados por los órganos rectores de los FIDAC.

Medidas que han de adoptarse: Examinar la admisibilidad de la reclamación de Brittany Ferries.

1 Introducción

- 1.1 Una compañía, BAI Brittany Ferries SA (Brittany Ferries), que presta servicios de transbordador entre Inglaterra y Francia (Bretaña y Normandía), entre Inglaterra y España (Santander) y entre Irlanda y Francia (Bretaña), ha presentado una reclamación de indemnización por un total de FFr69 335 000 (€10,6 millones o £6,8 millones) por pérdidas económicas y costos atenuantes de comercialización, como se indica en el cuadro a continuación.

Concepto	Cuantía reclamada
Ventas de billetes	36 004 000 FFr
Ingresos complementarios relacionados con las ventas de billetes	18 102 000 FFr
Ventas a bordo	6 957 000 FFr
Vacaciones organizadas	4 300 000 FFr
Costos de comercialización	3 972 000 FFr
Total	69 335 000 FFr €10 570 000

- 1.2 La compañía ha pretendido que, debido al siniestro del *Erika*, hubo una reducción significativa del número de pasajeros que utilizan el servicio de transbordador de la compañía, así como a una reducción del número de automóviles transportados a los destinos franceses, lo que resulta en una pérdida económica significativa.
- 1.3 Se ha planteado la cuestión de si la reclamación de Brittany Ferries, que es una reclamación por pérdida puramente económica, cumple los criterios de admisibilidad estipulados por los órganos rectores de los FIDAC. El documento contiene un análisis de la cuestión.

2 Criterios de admisibilidad de las reclamaciones por pérdidas puramente económicas adoptados por los FIDAC

- 2.1 Los criterios de admisibilidad de las reclamaciones por pérdidas puramente económicas (esto es pérdida de ingresos sufrida por personas cuya propiedad no ha sido contaminada) fueron examinados en 1994 por el 7º Grupo de Trabajo Intersesiones del Fondo de 1971. La Asamblea del Fondo de 1971 examinó el informe del Grupo de Trabajo (documento FUND/A.17/23) en su 17ª sesión celebrada en octubre de 1994, lo refrendó y estableció así determinados criterios para la admisibilidad de reclamaciones por pérdidas puramente económicas (documento FUND/A.17/35, párrafo 26.8).
- 2.2 En su primera sesión, la Asamblea del Fondo de 1992 adoptó una Resolución (Resolución Nº3) en la que la Asamblea decidió que el informe del 7º Grupo de Trabajo Intersesiones del Fondo de 1971 serviría de base para la política del Fondo de 1992 en cuanto a los criterios de admisibilidad de las reclamaciones (documento 92FUND/A.1/34, anexo III).
- 2.3 En cuanto a las reclamaciones por pérdidas puramente económicas, los criterios establecidos por las Asambleas se pueden resumir como se indica a continuación:

Para tener derecho a indemnización por pérdidas puramente económicas, debe existir un grado razonable de proximidad entre la contaminación y la pérdida o daños sufridos por el demandante. Una reclamación no es admisible por el solo hecho de que la pérdida o los daños no hubieran ocurrido a no ser por el derrame de hidrocarburos en cuestión. Al considerar si se cumple el criterio de proximidad razonable, se tienen en cuenta los siguientes elementos:

- la proximidad geográfica entre la actividad del demandante y la contaminación
- el grado en el que el demandante dependía económicamente de los recursos afectados
- la posibilidad de que el demandante dispusiera de otras fuentes de abastecimiento u oportunidades comerciales
- en qué grado la actividad comercial del demandante formaba parte integrante de la economía de la zona afectada por el derrame.

El Fondo de 1992 tiene también en cuenta en qué medida el demandante pudiera reducir su propia pérdida.

La evaluación de una reclamación por indemnización de pérdidas puramente económicas se basa en los resultados financieros efectivos del demandante por periodos apropiados durante los años anteriores al suceso. La evaluación no se basa en cifras presupuestadas. El Fondo de 1992 tiene en cuenta las circunstancias particulares del demandante y examina cualesquiera pruebas presentadas. El criterio es determinar si el conjunto de

la actividad comercial del demandante ha sufrido pérdidas económicas como resultado de la contaminación.

Cualquier ahorro de gastos generales u otros gastos normales en que no se incurra como resultado del siniestro deberá deducirse de las pérdidas sufridas por el demandante.

3 Reclamación de Brittany Ferries

3.1 Información de fondo

3.1.1 La compañía demandante, Brittany Ferries, fue creada en 1972 para exportar productos agrícolas de Francia al Reino Unido e Irlanda. Posteriormente se convirtió en la principal empresa para los viajeros que iban del Reino Unido al oeste de Francia.

3.1.2 Brittany Ferries explota las rutas de transbordadores de Portsmouth, Poole y Plymouth en el Reino Unido a Caen y Cherburgo en Normandía y a Saint Malo y Roscoff en Bretaña. Los destinos franceses de estas rutas están localizados al norte de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*, como se indica en el mapa adjunto al documento. La compañía explota también los servicios de transbordadores entre Cork en Irlanda y Roscoff, y entre Plymouth y Santander en España.

3.1.3 Brittany Ferries, radicada en Roscoff, Bretaña, es la compañía matriz de un grupo de ocho compañías subsidiarias. El grupo recibe el 75% de su giro de las ventas de billetes, viajes de turismo y, desde el 1 de enero de 2000, actividades de fletes. Cinco de las compañías del grupo constituyen en el 99.9% propiedad de Brittany Ferries: Serestel SA administra los camarotes y la hostelería a bordo para la compañía matriz; Truckline Ferries SA es la subsidiaria de fletes de la empresa; BAI UK Ltd, BAI Ireland Ltd y Brittany Ferries SL España actúan en calidad de agentes y administran las ventas de billetes y las reservas de vacaciones. En el grupo hay otras tres compañías, Senecal SEM, Sabemen SEM y Senamanche SEM arriendan cinco navíos a Brittany Ferries, que se dedican a las rutas que cruzan el canal a lo que se refiere el párrafo 3.1.2. Cada una de estas tres compañías es en un tercio propiedad de Brittany Ferries, siendo la mayoría de las acciones restantes posesión del sector público francés.

3.1.4 Brittany Ferries tiene su propia actividad de turismo vendiendo vacaciones, alojamiento en transbordadores y actividades de recreo como el golf, y tiene estrechos lazos con otras compañías que comercializan alojamientos de vacaciones (p.ej. Eurocamp y Keycamp en el Reino Unido y Gîtes de France en Francia), sobre todo en Bretaña, País del Loira y Poitou-Charentes, las tres regiones que fueron afectadas por el derrame de hidrocarburos.

3.2 Argumentos suscitados por Brittany Ferries en apoyo de su reclamación

3.2.1 Brittany Ferries ha sostenido que la contaminación de la costa de Bretaña, País del Loira y en menor grado Poitou-Charentes derivada del siniestro del *Erika*, y el considerable tiempo requerido para limpiar las playas afectadas, ocasionó que muchos viajeros británicos escogiesen destinos de vacaciones no atendidos por la compañía, y que esto llevó a una reducción del número de pasajeros, ingresos de ventas de billetes de transbordadores y ventas a bordo. La compañía ha reclamado además por las pérdidas en los beneficios previstos procedentes de las subidas de precios y los beneficios previstos en la conversión de la moneda de libras esterlinas a euros. La compañía ha reclamado asimismo una reducción del número de vacaciones organizadas vendidas por su subsidiaria de turismo. Además, la compañía ha alegado que, a consecuencia del siniestro, incurrió en costos complementarios de comercialización inmediatamente después del siniestro del *Erika* en un intento de reparar la caída de las reservas.

3.2.2 Brittany Ferries ha manifestado que es el principal transportista de turistas a las regiones de Bretaña, País del Loira y Poitou-Charentes y ha argumentado que la mayoría de los pasajeros

de sus transbordadores viajan en automóvil y continúan a destinos dentro de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*. La compañía ha sostenido que tradicionalmente las agencias de viajes publican sus folletos en noviembre/diciembre, que el siniestro del *Erika* ocurrió en una época inmediatamente anterior al periodo normal de reservas, que empieza en enero, y que a consecuencia de ello muchos viajeros británicos decidieron no visitar Bretaña en 2000. Se ha alegado también que la cobertura mediática negativa de los daños de contaminación en Bretaña tuvo un efecto perjudicial en la actividad comercial del demandante, en buena medida debido al nombre de la compañía. Brittany Ferries ha manifestado que los medios informativos del Reino Unido y otros países europeos informaron sobre la contaminación de la costa y que, como principal motivación de las vacaciones familiares de verano en Bretaña es el uso de las playas, los mercados turísticos de Bretaña son particularmente sensibles a la contaminación de la costa. Brittany Ferries ha argumentado que la reducción de las reservas era irrecuperable, ya que cuando la situación había mejorado en Bretaña los visitantes potenciales habían seleccionado otros destinos para sus principales vacaciones de verano. La compañía ha subrayado que, en sus intentos por mitigar los efectos del siniestro del *Erika*, no escatimó esfuerzos por informar a sus clientes potenciales del estado real de las playas en Bretaña y oeste de Francia en general, respondiendo a consultas de los clientes.

- 3.2.3 Brittany Ferries ha manifestado que el 82% de su tráfico de pasajeros procede del Reino Unido. Según la propia encuesta de pasajeros de la compañía en 1999, la elevada cifra del 69% de sus pasajeros del Reino Unido indicaron Bretaña, País del Loira o Poitou-Charentes como su destino de vacaciones. La compañía ha estimado que en 1999 el 45% de estos pasajeros permanecieron en las zonas que posteriormente fueron afectadas por la contaminación del *Erika*.
- 3.2.4 Brittany Ferries ha manifestado que la estrategia de comercialización de la compañía se orienta en gran medida a la promoción de Bretaña y el oeste de Francia como destino atractivo para los viajeros británicos, que gran parte de su actividad promocional se realiza en asociación con las juntas turísticas regionales de Bretaña y País del Loira, y que tiene acuerdos comerciales preferenciales con Gîtes de France (agencia importante de alquiler de alojamiento con autoabastecimiento en Francia) para la promoción en el Reino Unido de casas de campo para vacaciones con autoabastecimiento en Francia.
- 3.2.5 Brittany Ferries ha sostenido que su negocio depende de la condición de las playas en la zona afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*, que la integración de la compañía con la actividad económica de la zona se demuestra por la asociación de comercialización con las juntas turísticas de Bretaña y País del Loira y que en términos prácticos la compañía tuvo poca oportunidad para diversificar sus actividades comerciales para la temporada 2000.

3.3 Consideraciones del Director

- 3.3.1 Siguió habiendo grave contaminación resultante del siniestro del *Erika* en una parte sustancial de la costa atlántica francesa durante el periodo principal de reserva para los viajeros británicos (enero a abril de 2000). El estado contaminado de las playas fue ampliamente notificado en los medios informativos del Reino Unido y otros países europeos así como en Francia. En opinión del Director, es probable que esto ocasionase que muchos viajeros británicos reconsiderasen los planes que ellos tuviesen para ir de vacaciones a Bretaña u otras partes de la costa atlántica francesa en 2000.
- 3.3.2 Brittany Ferries ha facilitado pormenores de los números de pasajeros transportados entre Inglaterra y Francia, Irlanda y Francia e Inglaterra y España en el periodo 1997-2001. Los expertos del Fondo de 1992 también han obtenido registros del número de pasajeros transportados por los competidores de Brittany Ferries en rutas entre Inglaterra y Bretaña e Inglaterra y Normandía.
- 3.3.3 A excepción de la ruta Cork – Roscoff, todas las rutas del oeste del canal a Francia atendidas por Brittany Ferries (esto es las de Saint Malo y Roscoff) sufrieron una reducción entre 7,02%

y 8,6% en el número de pasajeros transportados en el verano de 2000 comparadas con el verano de 1999. En contraste, la ruta Cork – Roscoff, que es el único servicio de transbordador entre el sudoeste de Irlanda y Francia, ostentó un aumento del 7,14% en el número de pasajeros en el verano de 2000 comparado con 1999, pero este servicio representa sólo el 2,75% del tráfico total de pasajeros de Brittany Ferries y es por tanto una actividad marginal.

- 3.3.4 La ruta entre Inglaterra y Santander atendida por Brittany Ferries sufrió una reducción del 6,38% en el número de pasajeros transportados en el verano de 2000 comparada con el verano de 1999. En opinión del Director, esta reducción no se puede considerar que ha sido causada por el siniestro del *Erika*, sino que debe haberse debido a otros factores. No obstante, Brittany Ferries no reclama pérdidas en esta ruta.
- 3.3.5 Brittany Ferries sólo tiene un competidor directo en el cruce del oeste del canal (Condor), que opera un transbordador rápido entre Weymouth y Saint Malo vía Guernesey en las Islas del Canal de la Mancha. Este servicio fue introducido por primera vez por Condor en 1998 y puede haber contribuido al descenso del número de pasajeros en las rutas de Brittany Ferries respecto a Portsmouth – Saint Malo en los años 1998 a 2000.
- 3.3.6 Todas las rutas de la zona media del canal atendidas por Brittany Ferries (esto es las de Cherburgo y Caen) sufrieron reducciones entre 7,23% y 10,41% en el número de pasajeros en el verano de 2000 comparadas con el verano de 1999. No obstante, todas las rutas de la zona media del canal atendidas por los competidores de Brittany Ferries también sufrieron reducciones similares en el número de pasajeros durante el mismo periodo.
- 3.3.7 Una encuesta de pasajeros efectuada por Brittany Ferries en 1999, esto es antes del siniestro del *Erika*, indicó que Bretaña, País del Loira y Poitou-Charentes, esto es regiones que fueron posteriormente afectadas por la contaminación del *Erika*, eran los destinos finales de entre el 85% y 90% de los pasajeros que utilizaban las travesías del oeste del canal (las de Roscoff y Saint Malo) y de entre el 50% y 60% de los pasajeros que utilizaban las travesías de la zona media del canal (las de Caen y Cherburgo).
- 3.3.8 El Director opina que probablemente había varios factores distintos del siniestro del *Erika* que pueden haber contribuido a la reducción del número de pasajeros en 2000 en las rutas atendidas por Brittany Ferries entre el Reino Unido y Francia, como el aumento de la competencia de las aerolíneas económicas, la competencia de otros destinos de vacaciones y el mayor uso de la Internet como canal de venta que hace más fácil la comparación de precios y pone a disposición una selección más amplia de destinos de vacaciones. Sin embargo, es probable, en su opinión, que el siniestro del *Erika* fuese una causa significativa del descenso del número de pasajeros que utilizaban las rutas de Brittany Ferries a Francia en el verano de 2000.
- 3.3.9 Se recordará que, en el contexto del siniestro del *Braer*, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 examinó en 1995 una reclamación presentada por P & O Scottish Ferries Ltd (P&O Ferries) por supuesta pérdida de ingresos de su servicio de transbordador de Aberdeen a Shetland como resultado de una reducción del número de turistas que visitaban las Islas Shetland y una reducción del volumen del flete. El demandante, que tenía su sede en Aberdeen, operaba la única línea de transbordador de pasajeros entre Shetland y la tierra firme del Reino Unido. El Comité Ejecutivo opinó que no se cumplía el criterio de proximidad razonable. Se consideró asimismo que la actividad comercial del demandante no formaba parte integral de la actividad económica de Shetland. Por estas razones, se rechazó la reclamación (documento FUND/EXC.44/17, párrafo 3.4.25).
- 3.3.10 P&O Ferries entabló una acción jurídica contra el Fondo de 1971, el propietario del buque y su asegurador. El Tribunal escocés de primera instancia rechazó la reclamación por razón de que las pérdidas sufridas por el demandante no eran consecuencia directa de la contaminación por hidrocarburos sino más bien una consecuencia indirecta de la publicidad negativa que había marcado la imagen de las Islas Shetland como origen de productos iniciales y destino de

vacaciones, debiéndose esta publicidad negativa a la contaminación de los bienes propiedad de un tercero. El demandante apeló contra el fallo pero luego retiró la apelación.

- 3.3.11 Los destinos en Francia de las rutas de Brittany Ferries (Saint Malo, Roscoff, Caen y Cherburgo) están todos situados al norte de la zona afectada por el derrame. Con todo, son los únicos puertos que sirven desde el Reino Unido a la zona afectada desde donde hay acceso rápido y fácil por carretera a dicha zona. En opinión del Director, es dudoso, sin embargo, que la reclamación cumpla el criterio de proximidad geográfica en una interpretación estricta.
- 3.3.12 Como se indica en el párrafo 3.3.7, la gran mayoría de los pasajeros que utilizaban las travesías del oeste del canal a Saint Malo y Roscoff y en torno al 50% de los que utilizaban las travesías de la zona media del canal se encaminaban a destinos que se encuentran en o cerca de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos del *Erika*. Brittany Ferries ha subrayado que tanto la compañía de transbordadores como su subsidiaria de turismo tienen relaciones contractuales con una serie de compañías de turismo de la zona afectada por el derrame, que también han presentado reclamaciones admisibles de indemnización (Eurocamp y Keycamp). Parece, por tanto, en opinión del Director, que el demandante depende de la zona afectada.
- 3.3.13 Los campamentos forman una gran parte de la base de alojamientos turísticos en Bretaña, País del Loira y Poitou-Charentes. Para comodidad del viaje y transporte de equipo de campamento, muchos visitantes de estos sitios utilizan sus propios automóviles. Las únicas alternativas a las rutas del oeste y la zona media del canal como medio de trasladarse de Inglaterra a Francia en automóvil son las travesías del este del canal, incluido el túnel del canal, que requieren un largo desplazamiento en automóvil a través del norte de Francia para llegar a estos sitios.
- 3.3.14 Los servicios de Brittany Ferries se concentran en las travesías del oeste y la zona media del Canal de la Mancha, y los servicios ofrecen fácil acceso a Bretaña, Normandía y País del Loira, así como a otras partes del oeste de Francia. La compañía ofrece vacaciones en toda Francia, pero su oferta de productos y promociones se centra en Bretaña, Normandía, País del Loira y Poitou-Charentes. La naturaleza del negocio de transbordadores, la concentración de sus servicios de transbordador en las rutas del oeste del Canal, y su política promocional establecida son factores que, en opinión del Director, limitaban las posibilidades de la compañía de desviar a los clientes a otros destinos, y por consiguiente el demandante no tenía más que limitadas oportunidades comerciales alternativas.
- 3.3.15 Aunque la sede de la compañía y los puertos de destino se encuentran a cierta distancia de la zona afectada, en opinión del Director, la actividad comercial de la compañía formaba hasta cierto punto parte integral de la actividad económica de la zona afectada por el derrame de hidrocarburos, ya que una proporción sustancial de los turistas que utilizan los transbordadores de la compañía visitan la zona y constituyen una importante contribución a la economía local.
- 3.3.16 Se recordará que en su 16ª sesión, celebrada en abril/mayo de 2002, el Comité Ejecutivo examinó la admisibilidad de las reclamaciones que habían sido presentadas por empresas de la industria del turismo (campamentos, hoteles, restaurantes, edificios históricos, museos y otras atracciones turísticas) que alegaban pérdidas como resultado del siniestro del *Erika* pero que estaban a cierta distancia en el interior.
- 3.3.17 El Director opinó que la cuestión considerada era la de causa más bien que la de distancia particular de la costa. Consideró que el método más equitativo sería examinar cada reclamación en detalle a fin de determinar si existe un nexo causal entre la reducción del número de turistas en las zonas costeras afectadas por la contaminación y las pérdidas económicas supuestamente sufridas por las empresas situadas algo más lejos de la costa contaminada. Expresó el parecer de que, al considerar la admisibilidad de estas reclamaciones, el criterio geográfico no debería ser el primordial y que los demás criterios enumerados por las Asambleas también deberían ser tenidos en cuenta.

- 3.3.18 El Director expresó la opinión de que, si el Comité estuviese de acuerdo con el enfoque propuesto en el párrafo 3.3.17 supra, cada reclamación de esta categoría tendría que ser examinada según su propio fondo, normalmente tras una visita de los expertos del Fondo de 1992 a la empresa del demandante, a fin de determinar si existe una relación entre causa y efecto.
- 3.3.19 El Comité Ejecutivo decidió que las reclamaciones de empresas situadas a cierta distancia de la costa fuesen evaluadas caso por caso a fin de determinar si existe un nexo causal entre la pérdida o daños supuestos y la contaminación conforme a la práctica normal del Fondo (documento 92FUND/EXC.16/6, párrafo 3.2.53).
- 3.3.20 El Director considera que el enfoque adoptado por el Comité Ejecutivo en su sesión de abril/mayo de 2002 respecto a reclamaciones de empresas situadas a cierta distancia de la costa sería apropiado también respecto a la reclamación de Brittany Ferries. Opina que la reclamación por pérdidas resultantes de una reducción del número de pasajeros en 2000, aunque probablemente no cumplía el criterio de proximidad geográfica en su interpretación estricta, sí cumple el criterio de dependencia del recurso afectado y hasta cierto punto el criterio de formar parte integral de la actividad económica de la zona afectada por el derrame. Opina además que el demandante no tenía más que limitadas posibilidades de desviar a sus clientes a otros destinos. Considera por tanto que existe un nexo causal suficiente entre la contaminación de la costa atlántica francesa resultante del siniestro del *Erika* y la reducción del número de pasajeros transportados por la compañía en 2000.
- 3.3.21 Por las razones arriba mencionadas, el Director considera que la parte de la reclamación relativa a las pérdidas resultantes de la reducción del número de pasajeros en 2000 es admisible en principio. Considera asimismo que, al cuantificar las pérdidas que sean atribuibles al siniestro del *Erika*, han de tenerse en cuenta otros factores que afectan al número de pasajeros, incluidas las referidas en los párrafos 3.3.5 y 3.3.8.
- 3.3.22 Por las mismas razones, el Director opina también que el descenso significativo de las ventas de vacaciones organizadas de Brittany Ferries a la región en 2000 (un elemento principal de las cuales es el viaje en Brittany Ferries) fue resultado del derrame de hidrocarburos del *Erika* y que este concepto de la reclamación es admisible en principio.
- 3.3.23 El asunto de la reclamación de Brittany Ferries relativa a costos adicionales de comercialización es una reclamación de los costos de medidas para prevenir la pérdida puramente económica. Las Asambleas de los FIDAC han decidido que tales costos pueden ser admisibles si cumplen las condiciones siguientes:
- el coste de las medidas propuestas es razonable
 - el coste de las medidas no es desproporcionado en relación con los daños o pérdidas que se pretende mitigar
 - las medidas son apropiadas y ofrecen una posibilidad razonable de éxito
 - en el caso de una campaña de comercialización, las medidas están relacionadas con mercados tomados efectivamente como objetivo.
- 3.3.24 Las Asambleas han decidido asimismo que, para ser admisibles, los costos deben relacionarse con medidas para prevenir o reducir al mínimo las pérdidas que, si se sufriesen, darían derecho a indemnización en virtud de los Convenios de 1992 y que las reclamaciones por el costo de campañas de comercialización o actividades similares sólo se acepten si las actividades emprendidas se suman a medidas normalmente llevadas a cabo para este fin. En otras palabras, se concede indemnización sólo por los costos adicionales resultantes de la necesidad de contrarrestar los efectos negativos de la contaminación.

3.3.25 Si el Comité Ejecutivo aceptase que el asunto de la reclamación de Brittany Ferries por pérdidas resultantes de la reducción del número de pasajeros es admisible en principio, el asunto relativo a los costos de comercialización tendría que ser evaluada sobre la base de los criterios enunciados en los párrafos 3.3.23 y 3.3.24, en particular para determinar si las medidas adoptadas fueron o pudieron haberse esperado que fueran eficaces.

4 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- a) tomar nota de la información que consta en este documento; y
- b) considerar si la reclamación de Brittany Ferries es en principio admisible para su indemnización.

* * *



█ Litoral afectado por el derrame de hidrocarburos del Erika