



FONDO INTERNACIONAL  
DE DAÑOS DEBIDOS A LA  
CONTAMINACION POR  
HIDROCARBUROS 1992

COMITÉ EJECUTIVO  
6ª sesión  
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.6/2/Add.1  
10 febrero 2000  
Original: INGLÉS

## SINIESTRO DEL ERIKA

### Nota del Director

<b>Resumen:</b>	Se han llevado a cabo nuevos reconocimientos de las partes hundidas del <i>Erika</i> . Las operaciones de limpieza continúan a lo largo del litoral contaminado. Se han presentado una serie de reclamaciones ante la Oficina de de Tramitación de Reclamaciones en Lorient. El Departamento de Vendée ha pedido al Fondo de 1992 que sufrague una campaña publicitaria destinada a mitigar las pérdidas en el sector turístico.
<b>Medidas que han de adoptarse:</b>	Examinar la petición del Departamento de Vendée.

### **1 Operaciones de limpieza**

- 1.1 La utilización de una mano de obra reforzada considerablemente y de equipo mecánico de apoyo ha reducido sustancialmente la cantidad de hidrocarburos que quedan en la costa de Loire Atlantique y sólo queda contaminación residual en Finistère Sud y Morbihan. Gran parte del litoral septentrional de Vendé está limpio ahora pero los hidrocarburos enterrados siguen planteando problemas en Île de Noirmoutier y se requiere llevar a cabo extensas operaciones secundarias de limpieza en la Bahía de Bourgneuf.
- 1.2 Se han recogido en el litoral aproximadamente 120.000 toneladas de desechos, que se han almacenado temporalmente en tres lugares, sin que se haya segregado gran parte de dichos desechos según el contenido en hidrocarburos. Total Fina SA se ha comprometido a llevar a cabo las operaciones de eliminación y está evaluando las distintas opciones para eliminar los desechos.

### **2 Operaciones para evitar nuevos derrames de hidrocarburos de los restos del naufragio**

- 2.1 Se han realizado nuevas inspecciones de las secciones hundidas del *Erika* utilizando vehículos operados por control remoto. Basándose en dichas inspecciones, se calcula que la sección de popa

contiene un máximo de 6.700 toneladas de fueloil pesado y la sección de proa un máximo de 8.300 toneladas. Se han taponado temporalmente varios escapes leves.

- 2.2 Se están estudiando los resultados de las inspecciones a fin de permitir a las autoridades francesas examinar las opciones de que dispone para evitar nuevos derrames de hidrocarburos de los restos del naufragio. Si los resultados de las inspecciones demuestran que una operación de remoción de hidrocarburos es factible desde un punto de vista técnico, se espera convocar una licitación cuanto antes para realizar la operación a fin de permitir que los contratistas elegidos lleven a cabo la extracción de los hidrocarburos durante el verano de 2000.
- 2.3 Los expertos técnicos del Fondo de 1992 han asistido a las inspecciones.
- 2.4 El 26 de enero de 2000 Total Fina SA y el Gobierno francés concertaron un acuerdo en virtud del cual Total Fina se compromete a llevar a cabo inspecciones de las dos partes del resto del naufragio y cualquier operación necesaria para evitar que se produzcan más derrames de hidrocarburos, así como todas las operaciones de remoción de hidrocarburos, y a financiar directamente tales inspecciones y operaciones.
- 2.5 El coste de la operación para evitar que se produzcan nuevos derrames de hidrocarburos dependerá del método escogido y del tiempo perdido debido a condiciones meteorológicas adversas. La experiencia tras operaciones parecidas indica que el coste de la operación de remoción de hidrocarburos del *Erika* podría ser considerable.

### **3 Tramitación de las reclamaciones**

- 3.1 Tal y como se menciona en el documento 92FUND/EXC.6/2, la Oficina de Tramitación de Reclamaciones establecida en Lorient por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 abrió al público el 12 de enero de 2000.
- 3.2 La Oficina de Tramitación de Reclamaciones tiene actualmente una plantilla de cinco personas. Se contratará a más personal según sea oportuno.
- 3.3 La Secretaría del Fondo ha estado estrechamente relacionada con la creación de la Oficina y con su funcionamiento. El Jefe del Departamento de Reclamaciones ha visitado la oficina dos veces. La funcionaria encargada de las reclamaciones a cargo del siniestro ha pasado la mayor parte de estas cuatro semanas en la oficina. Otros miembros del personal han prestado su asistencia para el funcionamiento de la oficina. El Director ha visitado asimismo la oficina.
- 3.4 Se han preparado varios impresos de reclamación que se están poniendo a disposición de demandantes potenciales.
- 3.5 La Oficina de Tramitación de Reclamaciones ejercerá la función de centro de coordinación y de enlace para los expertos técnicos contratados para examinar las reclamaciones de indemnización.
- 3.6 La responsabilidad general de asesorar acerca de la evaluación de reclamaciones por costes con respecto a operaciones de limpieza, así como la evaluación de reclamaciones derivadas de los daños causados por la contaminación a industrias pesqueras y a cultivos acuáticos recae en la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque- ITOPF). La Steamship Mutual y el Fondo han contratado asimismo a expertos franceses en industria pesquera para ayudar en la evaluación de las reclamaciones. Los peritos franceses que están supervisando las operaciones de limpieza en el litoral examinarán asimismo reclamaciones con respecto a los daños a bienes y con respecto a las operaciones de limpieza. La Steamship Mutual y el Fondo han contratado a expertos en turismo para evaluar reclamaciones con respecto a campañas publicitarias y pérdidas económicas en el sector del turismo.

#### **4 Reclamaciones de indemnización**

4.1 Al 10 de febrero de 2000 la Oficina de Tramitación de Reclamaciones había recibido 124 reclamaciones de indemnización, en las siguientes categorías:

Operaciones de limpieza	5
Daños a bienes	17
Industria pesquera	30
Piscicultura y cultivo de mariscos	7
Recogida de marisco	52
Procesadores y distribuidores de pescado	9
Turismo	9
Otras pérdidas de ingresos	2

4.2 La mayoría de los demandantes no han presentado suficiente información para permitir que se lleve a cabo una evaluación de sus reclamaciones.

4.3 El Gobierno francés presentará reclamaciones por el coste de las operaciones de limpieza en el mar y en tierra. Las autoridades locales presentarán asimismo reclamaciones en relación con las operaciones de limpieza en tierra.

4.4 Total Fina SA presentará reclamaciones por el coste de la inspección de los restos del naufragio y las operaciones para evitar que se sigan derramando hidrocarburos de los restos del naufragio (incluidas todas las operaciones de extracción de hidrocarburos) así como por el coste de la eliminación de los desechos de los hidrocarburos. No obstante, en una carta dirigida al Director, Total Fina se ha comprometido a no promover estas reclamaciones contra el Fondo de 1992 o contra el fondo de limitación relacionado con el *Erika* en el caso y en la medida en que la presentación de dichas reclamaciones culminase en que se sobrepasase la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud de los convenios internacionales.

4.5 Se prevé que los sectores de la industria pesquera y del turismo presenten reclamaciones de indemnización por sumas considerables.

#### **5 Campañas publicitarias**

##### **5.1 Petición del Departamento de Vendée**

5.1.1 El Departamento de Vendée ha informado al Director de que desea llevar a cabo una campaña publicitaria a principios de abril de 2000 bajo el eslogan 'Vuelvan a veranear a la Vendée, nuestras playas están limpias'. El Departamento ha indicado que la Vendée es una de las zonas turísticas más importantes de Francia y que, sin tal campaña, el siniestro del *Erika* daría lugar a pérdidas considerables para el sector del turismo que superarían con creces los costos de la campaña. El Departamento ha pedido al Fondo de 1992 que sufrague los costos de esta campaña.

5.1.2 A continuación se resumen los motivos de la petición presentada por el Departamento de Vendée:

El Departamento en su totalidad es una zona turística y tiene una identidad especial reconocida debido a la calidad del medio ambiente, el sol y sus excelentes playas de arena. Sería preciso centrar la campaña en la Vendée para que ésta fuese eficaz. Sólo una campaña televisada tendría un verdadero impacto, habida cuenta de que la Vendée es fundamentalmente una zona de veraneo para familias y de que la televisión es el mejor medio de comunicación para alcanzar a este grupo. La campaña debería centrarse en la calidad del medio ambiente en la Vendée y en los lugares históricos directamente vinculados con el entorno.

Convendría retransmitir un anuncio de al menos 20 segundos de duración. La producción de la película costaría aproximadamente 2 millones de francos

franceses (£190.000). La retransmisión del anuncio 150 veces en los dos canales nacionales principales (TF1 y France 2) costaría aproximadamente 13 millones de francos franceses, lo que da lugar a un costo total de 15 millones de francos franceses (£1,4 millones).

El sector turístico en la Vendée factura anualmente 12.000 millones de francos franceses (£1.100 millones). El sector proporciona empleos permanentes a 7.500 personas y empleos temporales a 12.000 personas. El sector turístico ha sido la fuerza motriz en la creación de puestos de trabajo en los últimos años.

- 5.1.3 El Departamento de Vendée ha informado al Director de que no tiene fondos para sufragar esta campaña excepcional. Ha indicado que en vista de los preparativos necesarios para tal campaña es importante que se llegue a un acuerdo en principio con el Fondo de 1992 lo antes posible.

## 5.2 Otras campañas publicitarias

Se tiene entendido que el Ministro de Turismo está contemplando la posibilidad de llevar a cabo una campaña publicitaria nacional coordinada que abarque a toda la costa del Atlántico. Asimismo se ha indicado que otros departamentos aparte de la Vendée están contemplando la posibilidad de llevar a cabo tales campañas.

## 5.3 Admisibilidad de las reclamaciones por los costes de la campaña publicitaria

- 5.3.1 Las pérdidas en el sector del turismo constituirían las denominadas pérdidas puramente económicas, es decir, pérdidas sufridas por personas cuyos bienes no han sufrido daños. Una campaña publicitaria como la que ha propuesto el Departamento de Vendée sería por consiguiente una medida destinada a evitar pérdidas puramente económicas. Las Asambleas de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (los FIDAC) han decidido que el coste de las medidas para evitar la pérdida puramente económica puede ser admisible si se cumplen los siguientes requisitos:

- ? el costo de las medidas propuestas es razonable
- ? el costo de las medidas no es desproporcionado en relación con los daños o las pérdidas que pretenden mitigar
- ? las medidas son apropiadas y ofrecen una posibilidad razonable de éxito
- ? en el caso de una campaña de comercialización, las medidas guardan relación con mercados tomados efectivamente como objetivo.

- 5.3.2 En el manual de reclamaciones adoptado por la Asamblea del Fondo se aborda la admisibilidad de reclamaciones para costos de medidas destinadas a evitar pérdidas económicas puras como se indica a continuación:

A fin de que sean admisibles, los costes deberán guardar relación con las medidas adoptadas para prevenir o reducir al mínimo pérdidas que, de haberse sufrido, darían derecho a indemnización en virtud de los Convenios. Las reclamaciones de los costes de campañas de comercialización o de actividades similares se aceptan solamente si las actividades emprendidas son adicionales a las medidas llevadas a efecto normalmente con este fin. En otras palabras, la indemnización se concede únicamente respecto de los costes adicionales resultantes de la necesidad de contrarrestar los efectos negativos de la contaminación.

El criterio de *carácter razonable* se evalúa a la luz de las circunstancias particulares del caso, teniendo en cuenta los intereses de que se trate. La evaluación se efectúa basándose en los hechos conocidos en el momento en que se toman las medidas. En cuanto a las campañas de comercialización, las medidas de carácter demasiado general no son aceptadas.

El Fondo de 1992 no acepta normalmente reclamaciones en concepto de medidas para evitar las pérdidas puramente económicas hasta que se han llevado a cabo. El Fondo de 1992 adopta un planteamiento prudente con respecto a pagos por adelantado en lo que se refiere a dichas medidas, pues su papel no es servir de banco del demandante.

Al considerar la admisibilidad de las reclamaciones de costes de las actividades de comercialización de una organización, el Fondo de 1992 tiene en cuenta la actitud adoptada por dicha organización en sus contactos con los medios de difusión después del siniestro y, en particular, si dicha actitud había incrementado los efectos negativos de la contaminación.

- 5.3.3 Los Comités Ejecutivos del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 han aceptado en algunos casos anteriores los costes de las campañas de comercialización. En el caso *Nakhodka* los Comités Ejecutivos examinaron una reclamación presentada por la National Federation of Fishery Co-operative Associations (Federación Nacional de Asociaciones de Cooperativas Pesqueras) por los costes de una campaña publicitaria de envergadura destinada a evitar y a mitigar pérdidas en ventas de pescado de la zona afectada por el derrame. El Comité opinó que el coste de las medidas emprendidas por la Federación era razonable y no era desproporcionado en relación con las pérdidas que podían haber sufrido los pescadores en la zona afectada si no se hubiese adoptado ninguna medida. El Comité consideró asimismo que las medidas eran apropiadas en las circunstancias y que ofrecían una posibilidad razonable de éxito. Se señaló que las medidas estaban relacionadas con mercados tomados como objetivo en los que se vendía el producto de la zona y que los costes se sumaban a los de las actividades normales de comercialización de la Federación. Por consiguiente, el Comité opinó que la campaña de comercialización llevada a cabo por la Federación cumplía los requisitos de admisibilidad establecidos por el Fondo de 1992 y que la reclamación era admisible en principio (documento 92FUND/EXC.3/7, párrafo 3.1.4).

#### 5.4 Postura del Director

- 5.4.1 El Director ha encargado a consultores que estudien las repercusiones probables del siniestro en el sector turístico en la zona afectada, y se espera contar con algunos resultados preliminares de este estudio próximamente.
- 5.4.2 El director no puede hacer una propuesta sobre la petición formulada por el departamento de Vendée antes de haber podido examinar el estudio al que se hace alusión en el párrafo 5.4.1.

### 6 Nivel de pagos

- 6.1 La Asamblea ha opinado que, al igual que el Fondo de 1971, el Fondo de 1992 deberá ejercer precaución en el pago de reclamaciones, si existe el riesgo de que la cuantía total de las reclamaciones que surjan de un siniestro concreto pudiese exceder de la cuantía total de indemnización, ya que con arreglo al artículo 4.5 del Convenio del Fondo de 1992 todos los demandantes han de recibir igual tratamiento. La Asamblea ha expresado la opinión de que es necesario encontrar el justo equilibrio entre la importancia de que el Fondo de 1992 pague indemnizaciones lo antes posible a las víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y la necesidad de evitar una situación de pago en exceso (documento 92FUND/A.ES/2/6, párrafo 3.1.14).
- 6.2 A estas alturas es muy difícil hacer un cálculo de la cuantía total de las reclamaciones presentadas. El Director sigue analizando la información disponible.

## 7 Conversión a francos franceses de 135 millones de DEG

Tal y como se expone en el párrafo 8.4 del documento 92FUND/EXC.6/2, el Director propone que la conversión a francos franceses de la cuantía máxima de indemnización pagadera respecto del siniestro del *Erika* en virtud de los Convenios de 1992 (135 millones de DEG) deberá hacerse basándose en el valor de la divisa con respecto al DEG en la fecha de la adopción del Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo en su 6º período de sesiones, es decir, el 15 de febrero de 2000<sup><1></sup>.

## 8 Financiación de los pagos de indemnización

El Director considera que la Asamblea debería celebrar una sesión extraordinaria la semana del 3 de abril de 2000 para evaluar si sería oportuno recaudar contribuciones pagaderas durante la segunda mitad del año 2000 a fin de permitir al Fondo de 1992 efectuar los pagos de indemnización lo antes posible. Se recordará que la Asamblea del Fondo de 1971 decidió recaudar contribuciones para el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Nakhodka* en una sesión extraordinaria celebrada en abril de 1997 (document 71FUND/A/ES.2/6, paragraph 4.5).

## 9 Causa del siniestro

- 9.1 La Commission Permanente d'enquête sur les événements de Mer (Comisión Permanente de Investigación sobre los Sucesos Marítimos) ha llevado a cabo una investigación sobre la causa del siniestro del *Erika*. El informe preliminar de la comisión se publicó el 13 de enero de 2000.
- 9.2 Basándose en el informe preliminar de la Comisión y en información adicional disponible, los hechos relacionados con el buque y la secuencia de sucesos que llevaron al siniestro se pueden resumir como sigue en los párrafos comprendidos entre el párrafo 9.3 y el párrafo 9.10.
- 9.3 El *Erika* se construyó en 1975 en los astilleros de Kasado Dock Ltd in Kudamatsu en Japón.
- 9.4 En el momento del siniestro el *Erika* enarbolaba el pabellón de Malta.
- 9.5 El propietario registrado del *Erika* era una única naviera, Tevere Shipping Corporation Ltd de Malta, que adquirió el buque en 1994. La administración técnica del buque la llevaba a cabo Panship Management and Services srl en Ravena (Italia).
- 9.6 El *Erika* había sido inspeccionado por cuatro asociaciones de clasificación diferentes: Nippon Kaiji Kyokai (NK) de 1975 a 1980, American Bureau of Shipping (ABS) de 1980 a 1993, Bureau Veritas de 1993 a 1998 y Registro Italiano Navale (RINA) desde 1998. Todas estas sociedades son socias de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.
- 9.7 El *Erika* tenía una tripulación de 26 personas, todas ellas de nacionalidad india. El capitán llevaba a bordo del buque un mes cuando ocurrió el siniestro. El resto de los oficiales habían estado a bordo del buque durante períodos de uno a cinco meses.
- 9.8 El *Erika* fue fletado a plazo por una compañía suiza y fletado para la travesía por Total Transport Corporation a finales de noviembre de 1999. El 5 de diciembre partió de La Coruña (España) con rumbo a Dunquerque (Francia) en donde cargó fueloil pesado el 7 y el 8 de diciembre. Partió de Dunquerque el 8 de diciembre con rumbo a Livorno (Italia). El 11 de diciembre el capitán notificó problemas con los tanques a las 12:40, y se hizo una primera llamada de socorro a las 14:08. Por la tarde una inspección puso de manifiesto grietas y deformaciones en la chapa de la cubierta en el

---

<1> Al 7 de febrero de 2000 1Euro = 0.7323 DEG y 1 Euro = 6.5596 francos franceses. Una conversión basándose en las tasas de cambio vigentes al 7 de febrero de 2000 resultarían en 135 millones de DEG = 1 209 266 694 francos franceses.

tanque de estribor N°2. A las 16:25 el mensaje de socorro pasó a ser una llamada urgente. El buque cambió en ese momento el rumbo hacia Donges. Durante las primeras horas del 12 de diciembre la situación a bordo se fue deteriorando. Se volvió a imponer el estado de emergencia a las 05:54, y se hizo una petición para que se evacuara a la tripulación. A las 08:20 el buque se partió en dos. La tripulación fue evacuada por helicóptero. La sección de proa se hundió el 13 o el 14 de diciembre y la sección de popa el 14 de diciembre.

- 9.9 El Erika había sido sometido a inspecciones por el Estado rector del puerto en siete ocasiones durante el período comprendido entre abril de 1996 y el 12 de noviembre de 1999. La inspección más reciente tuvo lugar en Novorossysk (Federación de Rusia). Varias compañías petroleras habían inspeccionado el buque antes del fletamiento en siete ocasiones durante el período comprendido entre noviembre de 1998 y el 7 de diciembre de 1999. Las últimas inspecciones se llevaron a cabo en La Coruña el 3 de diciembre de 1999 y en Dunkerque el 7 de diciembre de 1999.
- 9.10 El buque fue trasladado para fines de clasificación del Bureau Veritas a RINA entre junio y el 1 de octubre de 1998. RINA llevó a cabo una inspección anual el 17 de agosto de 1999 y una inspección ocasional el 22 de noviembre de 1999 durante la cual se solicitó información adicional.
- 9.11 La Comisión ha sacado las siguientes conclusiones preliminares sobre la causa del siniestro:

El siniestro se puede atribuir seguramente al fallo de la estructura del buque, es decir la ruptura del mamparo entre dos tanques, el desgarre o el agrietamiento de la chapa de cubierta y al desgarre de la placa lateral. Este fallo condujo a que la proa del buque se doblase hacia arriba y se rompiera a continuación. La debilidad estructural no fue detectada por la sociedad de clasificación ni por el explotador o el administrador del buque, a pesar de que durante las inspecciones por el Estado rector del puerto y el examen previo al fletamiento ya había indicios de tales fallos. No se ha de culpar a la tripulación por el siniestro. Las medidas adoptadas por las autoridades francesas no suscitaron ninguna observación. Las medidas adoptadas por el propietario del buque durante la crisis no parecen ajustarse al Código IGS.

- 9.12 El propietario y Steamship Mutual han expresado reservas con respecto a varios puntos de las conclusiones preliminares.
- 9.13 Tal y como se menciona en el párrafo 9.2 del documento 92FUND/EXC.6.2, el Tribunal de Comercio de Dunquerque había designado un experto para investigar la causa del siniestro ('peritación judicial'). El Tribunal ha decidido recientemente que la investigación deberá llevarla a cabo un panel de cuatro expertos. La mayoría de los interesados participan en los procedimientos.
- 9.14 En cuanto a la investigación llevada a cabo de conformidad con la decisión del Tribunal de Grande Instance de Sables d'Olonne, parece que se limitará a la evaluación de los daños causados en la zona afectada.

## **10 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo**

Se invita al Comité a:

- (a) tomar nota de la información facilitada en el presente documento;
- (b) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro y las reclamaciones que se deriven del mismo;
- (c) decidir si ha de autorizar al Director a efectuar liquidaciones definitivas de las reclamaciones;

- (d) decidir si ha de autorizar al Director a efectuar pagos de reclamaciones y determinar el nivel de tales pagos;
  - (e) determinar la fecha a emplear para la conversión de 135 millones de DEG en francos franceses; y
  - (f) estudiar la petición del Departamento de Vendée de que el Fondo debería safragar una campaña publicitaria.
-