



SINIESTRO DEL ERIKA

Nota del Director

Sinopsis:

El *Erika* se partió en dos frente a la costa de Bretaña (Francia). Se derramaron unas 14 000 toneladas de fueloil pesado. Se calcula que la sección de proa contiene aún unas 10 000 toneladas de carga y la sección de popa unas 6 000 toneladas de carga. Se están realizando reconocimientos de las partes hundidas del buque. Las autoridades francesas han realizado una recuperación de hidrocarburos en el mar. Continúan las operaciones de limpieza a lo largo de unos 400 kilómetros de costa contaminada. El asegurador P & I del armador y el Fondo de 1992 han establecido una oficina de tramitación de reclamaciones en Lorient.

Medidas que han de adoptarse:

Decidir a) si se ha de autorizar al Director a liquidar y pagar las reclamaciones, b) el nivel de los pagos del Fondo de 1992, c) si se han de adoptar medidas para garantizar que se disponga de fondos suficientes para permitir al Fondo de 1992 abonar las reclamaciones sin demora, y d) la conversión a francos franceses de la cuantía máxima de indemnización disponible en virtud del Convenio de 1992.

1 El siniestro

- 1.1 El 12 de diciembre de 1999 el petrolero de Malta *Erika* (19 666 AB) se partió en dos en el Golfo de Vizcaya, a unas 60 millas marinas de la costa de Bretaña, Francia (véase mapa adjunto). Todos los tripulantes fueron rescatados por los servicios franceses de salvamento marítimo.
- 1.2 El petrolero transportaba una carga de 30 000 toneladas de fueloil pesado, de las cuales unas 14 000 toneladas se derramaron en el momento del siniestro. La sección de proa quedó flotando verticalmente varias horas antes de hundirse durante la noche del 12 de diciembre en unos 100 metros de agua. Una compañía francesa de salvamento logró sujetar un cabo de un remolcador 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 a unas 10 millas marinas de la sección de proa.

- 1.3 Se calcula que unas 10 000 toneladas de carga permanecen en la sección de proa y otras 6 000 toneladas en la sección de popa. Aunque no se han derramado nuevas cantidades importantes de carga desde el hundimiento, pequeñas cantidades de carga continúan escapando de ambas mitades de los restos del naufragio.
- 1.4 El *Erika* estaba registrado en la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).
- 1.5 El Director mantuvo conversaciones en París con el Ministro francés del Medio Ambiente el 29 de diciembre de 1999. A invitación del Gobierno francés, visitó la zona afectada el 30 de diciembre de 1999.

2 Operaciones de limpieza

- 2.1 La Comandancia de Marina Francesa en Brest, Bretaña, tomó a su cargo las operaciones de respuesta en el mar conforme al Plan Nacional de Emergencia, el 'Plan Polmar'. La Marina Francesa movilizó varios buques para la recuperación de hidrocarburos en el mar. Los Gobiernos de Alemania, los Países Bajos, España y el Reino Unido facilitaron también buques de recuperación de hidrocarburos para ayudar en la respuesta. La Steamship Mutual fletó un buque de transporte de asfalto para recibir los hidrocarburos recuperados. Si bien las operaciones de recuperación de hidrocarburos fueron obstaculizadas por las rigurosas condiciones atmosféricas y la elevadísima viscosidad de los hidrocarburos, se notificó que unas 1 100 toneladas de hidrocarburos fueron recogidas en el mar.
- 2.2 El 25 de diciembre de 1999 ocurrió una fuerte contaminación por hidrocarburos en las costas de la región de St Nazaire, La Baule, Le Croisic y La Turballe. Posteriormente ocurrió una amplia pero intermitente contaminación por hidrocarburos en unos 400 kilómetros de costa entre Finisterre Sur y Charente Marítimo. Los Prefectos de los cinco Departamentos afectados se hicieron cargo de las operaciones de limpieza de la costa con la asistencia de las administraciones costeras locales, el Cuerpo de Defensa Civil, cuerpos de bomberos locales y el ejército. Un total de unas 5 000 personas se dedicaron a la limpieza de la costa. Se establecieron centros de operaciones en Quimper (Finisterre Sur), Vannes (Morbihan), Nantes, St Nazaire y La Baule (Loira Atlántico), La-Roche-sur-Yon y Les Sables d'Olonne (Vendée), y La Rochela (Charente Marítimo).
- 2.3 La limpieza, que entraña principalmente la recogida manual/mecánica de los hidrocarburos, probablemente continuará algún tiempo. Más de 40 000 toneladas de desechos embadurnados de hidrocarburos, que hasta ahora han sido generados por las operaciones de limpieza de la costa, han sido almacenadas en diversos lugares.
- 2.4 El Fondo de 1992 ha seguido las operaciones de limpieza a través de expertos de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF, Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque), que llegaron al lugar del siniestro el 12 de diciembre de 1999, asistidos por una serie de peritos locales.
- 2.5 Los tribunales administrativos de Nantes y Poitiers han designado expertos para llevar a cabo una investigación sobre la condición de las playas antes del siniestro y el tipo y grado de la contaminación ocasionada. El Fondo de 1992 está siguiendo estas investigaciones a través de sus expertos técnicos.

3 Consecuencias del derrame

- 3.1 Unas 36 000 aves embadurnadas (en su mayoría araos) han sido recogidas hasta la fecha, de las cuales unas 24 000 estaban muertas. Se han realizado intentos de limpiar las restantes 12 000 aves recogidas, la mitad en diversos centros en Francia y el resto en Bélgica, los Países Bajos y el Reino Unido.
- 3.2 Los hidrocarburos entraron en varios puertos deportivos costeros, contaminando numerosas embarcaciones de recreo y amarres.
- 3.3 También entraron hidrocarburos en la Bahía de Bourgneuf que sostiene un importante criadero de ostras y mejillones. Se recogieron grandes cantidades de marisco para el mercado navideño antes de que los hidrocarburos llegasen a la costa. Algunos mariscos han quedado contaminados exteriormente con manchas de hidrocarburos, y las autoridades han impuesto una veda a la recogida y venta de productos de la Bahía de Bourgneuf.
- 3.4 La costa afectada sostiene una importante industria turística en los meses del verano.

4 Los restos del naufragio

- 4.1 Como se ha mencionado más arriba, las dos partes hundidas del *Erika* contienen importantes cantidades de hidrocarburos. La marina francesa ha realizado un reconocimiento submarino de dichas partes por medio de un vehículo accionado a distancia (ROV, en sus siglas inglesas). Se están analizando los resultados de este reconocimiento. Además se realizará otro reconocimiento más detallado.
- 4.2 El Fondo de 1992 ha seguido el reconocimiento a través de sus expertos técnicos.
- 4.3 Una vez que se hayan examinado los resultados del reconocimiento, las autoridades francesas estudiarán las opciones que estén disponibles para impedir nuevos escapes de hidrocarburos de los restos del naufragio, entre otras cosas extrayendo la carga restante mediante bombeo.
- 4.4 El Director ha ofrecido poner a disposición de las autoridades francesas los expertos de los FIDAC que intervinieron en las operaciones de remoción de hidrocarburos en los casos del *Yuil N°1* y el *Osung N°3*.

5 Oficina de Tramitación de Reclamaciones

En previsión de un elevado número de reclamaciones, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 han establecido una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient. La oficina abrió el 12 de enero de 2000.

6 Reclamaciones de indemnización

- 6.1 Las operaciones de limpieza en el mar y en la costa originarán reclamaciones de sumas importantes por parte del Gobierno francés, así como por parte de las prefecturas y las administraciones locales interesadas. La eliminación de los desechos de hidrocarburos recogidos dará lugar también a reclamaciones de envergadura. Cualesquiera operaciones para extraer los hidrocarburos de los restos del naufragio se traducirán en costos sustanciales.
- 6.2 Se espera que surjan reclamaciones del sector pesquero. Se esperan reclamaciones por daños a yates, otras embarcaciones y amarres.
- 6.3 Aunque es probable que la limpieza en la costa quede terminada mucho antes del comienzo de la temporada turística de 2000, tal vez haya reclamaciones de la industria del turismo, por ejemplo respecto a los costos de campañas publicitarias para mitigar las pérdidas.

- 6.4 La compañía petrolera francesa Total Fina SA^{<1>} se ha comprometido a costear el reconocimiento de las dos mitades de los restos del naufragio y cualesquiera operaciones posteriores para extraer los hidrocarburos de dichos restos. Total Fina ha declarado que no promoverá una reclamación contra el Fondo de 1992 o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del *Erika* o la Steamship Mutual con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 para recuperar esos costos, en el caso y en la medida en que tal reclamación culminase en que la cuantía total de las reclamaciones reconocidas que surjan del siniestro excediese de 135 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG).
- 6.5 Resulta imposible efectuar cualquier estimación de la cuantía total de las reclamaciones en este momento.
- 6.6 En una adición al presente documento se facilitará más información respecto a las reclamaciones en potencia.
- 6.7 El Comité Ejecutivo tal vez desee estudiar si está dispuesto a autorizar al Director a efectuar liquidaciones definitivas de las reclamaciones que surjan de este siniestro en nombre del Fondo de 1992, y en tal caso en qué medida. En varios casos recientes, el Director ha recibido tal autorización, en la medida en que las reclamaciones no den lugar a cuestiones de principio que no hayan sido previamente decididas por el Comité.
- 6.8 El Comité tal vez desee asimismo estudiar si se debe autorizar al Director a efectuar pagos, y en tal caso en qué medida.
- 6.9 En este contexto, el Comité Ejecutivo tal vez desee estudiar si el Fondo de 1992 debe pagar las reclamaciones reconocidas en su totalidad o si es necesario limitar los pagos en este momento a determinado porcentaje de las reclamaciones reconocidas.
- 6.10 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 determinado siniestro pudiese exceder de la cuantía total de la indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, ya que con arreglo al Artículo 4.5 del Convenio del Fondo de 1992 todos los reclamantes 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 indemnización lo más pronto posible a las víctimas de los 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).
- 6.11 Se invitará al Comité Ejecutivo a estudiar si se han de tomar medidas para garantizar que el Fondo de 1992 cuente con los fondos suficientes para efectuar el pago sin demora de las reclamaciones, por ejemplo convocando una sesión extraordinaria de la Asamblea a fin de imponer una recaudación complementaria de contribuciones a un Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika*. El Director facilitará información sobre este punto en una adición al presente documento.

7 Aplicabilidad de los Convenios

- 7.1 El *Erika* estaba matriculado en Malta, que en la fecha del siniestro era Parte contratante del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971 pero no de los Convenios de 1992.
- 7.2 Francia se convirtió en Parte del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992 el 30 de mayo de 1996, y denunció el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 con efecto a partir de aquella fecha.
- 7.3 Comoquiera que en el momento del siniestro no existía relación de tratado entre Francia y Malta, solamente los Convenios de 1992 son de aplicación al siniestro del *Erika*.

<1> Una compañía del grupo Total Fina es propietaria de la carga a bordo del *Erika*.

- 7.4 La cuantía de limitación aplicable al *Erika* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de aproximadamente 9,2 millones de DEG (£7,6 millones).

8 Máxima cuantía pagadera conforme al Convenio del Fondo de 1992

- 8.1 Conforme al Artículo 4.4 e) del Convenio del Fondo de 1992, la cuantía máxima de indemnización pagadera respecto al siniestro del *Erika* en virtud de los Convenios de 1992 (135 millones de DEG) deberá convertirse a la moneda nacional en cuestión, o sea francos franceses, sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la decisión de la Asamblea para la primera fecha de pago de indemnización.
- 8.2 Si el Comité Ejecutivo autorizase al Director a efectuar pagos en nombre del Fondo de 1992, no podrá adoptar cualquier decisión respecto a la fecha del primer pago.
- 8.3 En su 2ª sesión la Asamblea Assembly decidió, en el contexto del siniestro del *Nakhodka*, que la conversión de 135 millones de DEG a la moneda nacional debía realizarse sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la aprobación por la Asamblea (o el Comité Ejecutivo) de las Actas de las Decisiones de la sesión en la que la Asamblea (o el Comité Ejecutivo) tomara la decisión que hizo posibles los pagos de reclamaciones. Se decidió además que si las Actas de las Decisiones no fuesen aprobadas durante la sesión, la fecha de la conversión debería ser la del último día de la sesión (documento 92FUND/A.2/29, párrafo 17.2.8).
- 8.4 En vista de la decisión de la Asamblea en el caso del *Nakhodka*, el Director propone que la conversión de 135 millones de DEG a francos franceses se realice sobre la base del valor de esa moneda con referencia al DEG en la fecha de la aprobación de las Actas de las Decisiones de la 6ª sesión del Comité Ejecutivo, o sea el 15 de febrero de 2000^{<2>}.

9 Investigación acerca de la causa del siniestro

- 9.1 Se está realizando una investigación criminal sobre la causa del siniestro en el Tribunal de Instancia superior de París.
- 9.2 A petición de varias partes, el Tribunal de Comercio de Dunquerque ha designado expertos para investigar la causa del siniestro ("peritación judicial"). El Tribunal de Instancia de Sables d'Olonne ha designado también expertos para investigar la causa del siniestro y evaluar el alcance de los daños ocasionados. Se han hecho intentos para conseguir que todas las partes convengan en que se efectúe sólo una investigación sobre la causa del siniestro, a saber la de Dunquerque, pero la parte que ha formulado la petición al Tribunal de Sables d'Olonne no ha aceptado esta solución.
- 9.3 El Fondo de 1992 sigue las investigaciones a través de sus abogados franceses y expertos técnicos.

10 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- (a) to tomar nota de la información que consta en el presente documento;
- (b) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro y de 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 tales pagos;

<2> El 11 de enero de 2000 1 DEG = £0,0834240. Utilizando el tipo de cambio de ese día (£1=FFr10,49), 135 millones de DEG equivaldrían aproximadamente a FFr1 181 millones (£113 millones).

- (e) estudiar si se deben adoptar medidas para garantizar que se cuente con fondos suficientes para permitir al Fondo de 1992 pagar con prontitud las reclamaciones; y
- (f) determinar la fecha a emplear para la conversión de 135 millones de DEG en francos franceses.

* * *

ANEXO

