



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

COMITÉ EJECUTIVO  
8ª sesión  
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.8/2  
31 mayo 2000  
Original: INGLÉS

## SINIESTRO DEL ERIKA

### Nota del Director

<b>Resumen:</b>	Unas 14 000 toneladas de fueloil pesado se derramaron del <i>Erika</i> . Se ha estimado que la sección de proa hundida todavía contiene hasta 8 300 toneladas de carga y la sección de popa otras 6 300 toneladas. Las operaciones para bombear el resto de los hidrocarburos hasta la superficie comienzan en junio de 2000. Continúan en algunas zonas las operaciones de limpieza. El asegurador P & I del armador ha realizado pagos a unos 138 demandantes por un total de FFr5,6 millones (£500 000).
<b>Medidas que han de adoptarse:</b>	Decidir el nivel de los pagos del Fondo de 1992.

### **1 El siniestro**

- 1.1 El 12 de diciembre de 1999, el buque tanque *Erika* (19 666 TAB), abanderado 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 petrolero transportaba una carga de 30 000 toneladas de fueloil pesado, de las que unas 14 000 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 en unos 100 metros de agua. 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 Se calcula que hasta 8 300 toneladas de carga permanecen en la sección de proa y otras 6 300 toneladas en la sección de popa.

- 1.4 El *Erika* se encuentra registrado en la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).

## **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, 'Plan Polmar'. La Marina Francesa movilizó varios buques para la recuperación de hidrocarburos en el mar. Los Gobiernos de Alemania, Países Bajos, España y Reino Unido facilitaron también buques de recuperación de hidrocarburos, para ayudar en la respuesta. 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 se produjo una amplia aunque intermitente contaminación por hidrocarburos en unos 400 kilómetros de costa, entre Finisterre 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.
- 2.3 Si bien la retirada del petróleo a granel de las costas quedó concluida bastante rápidamente, era necesaria aún una considerable limpieza secundaria en muchas zonas a principios de mayo de 2000. La limpieza definitiva fue obstaculizada por la recontaminación de playas previamente limpias durante los temporales del fin de semana de Pascua, probablemente procedente de la acumulación de hidrocarburos hundidos cerca de la costa.
- 2.4 Algunas autoridades han ampliado las operaciones de limpieza sufriendo sus propios recursos con equipo adicional adquirido por intermedio del Plan Polmar. Otras autoridades prefirieron emplear contratistas comerciales para completar la limpieza restante.
- 2.5 Se han recogido del litoral unas 160 000 toneladas de desechos, que han sido provisionalmente almacenados en tres puntos, sin apenas separación alguna según su contenido de hidrocarburos. Total Fina SA se ha comprometido a organizar las operaciones de eliminación de los desechos y está estudiando distintas opciones para dicho fin. Se han recibido ofertas de posibles contratistas.
- 2.6 El Fondo de 1992 ha ido siguiendo las operaciones de limpieza, por intermedio de expertos de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF, Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque), con la asistencia de varios inspectores técnicos del país.
- 2.7 Los tribunales administrativos de Nantes y Poitiers han designado expertos para realizar una investigación sobre el estado de las playas con anterioridad al siniestro, y sobre el tipo y envergadura de la contaminación causada. El Fondo de 1992 está siguiendo dichas investigaciones, por mediación de sus expertos técnicos.

## **3 Consecuencias del derrame**

- 3.1 Han sido recogidas unas 60 000 aves embadurnadas (en su mayoría araos), de las cuales unas 48 000 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, Países Bajos y Reino Unido. Con todo, muchas de estas aves murieron y sólo se ha logrado limpiar y poner en libertad unos cuantos cientos de dichas aves.
- 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, al llegar el petróleo a los criaderos, y las

autoridades han impuesto una veda a la recogida y venta de los productos. Como resultado del programa de supervisión introducido por las autoridades francesas y de las directrices publicadas por la Agencia Francesa de Seguridad Sanitaria de los Alimentos (AFSSA), se ha comprobado 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. Se han recibido informes de que, en varias zonas, se han visto organismos bentónicos, tales como los centollos, y ciertos peces manchados de hidrocarburos al sacarlos a la superficie, y que algunas redes quedan recubiertas de hidrocarburos durante determinadas operaciones de pesca. Con todo, informes recientes indican que estos problemas han amainado, y desde mediados de marzo de 2000 se había levantado la mayoría de las vedas en Finisterre, Morbihan, Vendée y Loira Atlántico al disminuir los hidrocarburos hasta niveles aceptables. 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.

- 3.4 Continúan los empeños por reducir al mínimo el impacto del derrame en las salinas del Loira Atlántico y Vendée, y se han elaborado varios programas de vigilancia y análisis, que se están aplicando. Se reanudó a principios de mayo de 2000 la toma de agua para la producción de sal en Noirmoutier, a consecuencia de una mejora de la calidad del agua. Se vigilará el proceso de producción de sal con carácter periódico durante todo el verano. Se prohibió la toma de agua en Guérande y Bassin du Mes pero, al haber mejorado la calidad, el Prefecto levantó la prohibición de toma de agua el 24 de mayo de 2000, permitiendo reanudar las operaciones, a reserva de que se realice una adecuada filtración del agua. Al 31 de mayo de 2000 no habían comenzado las operaciones, ya que algunos productores de sal estaban procediendo a instalar unidades de filtración.
- 3.5 La costa afectada sostiene una importante industria turística en los meses del verano, que podría verse seriamente afectada a consecuencia de no haberse concluido la limpieza de las playas, así como de la publicidad negativa.

#### **4 Operaciones para evitar nuevos derrames de hidrocarburos de 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 teleaccionado (ROV, en sus siglas inglesas). Durante los meses de enero y febrero de 2000, Total Fina encargó la realización de otra serie de reconocimientos, cuyos resultados han proporcionado indicios claros de la manera en que las dos partes del naufragio descansan sobre el lecho del mar, las curvas de nivel del fondo marino y la cantidad de desechos en el mismo, e indicaron qué tanques estaban intactos.
- 4.2 El Fondo de 1992 ha seguido estos reconocimientos, a través de sus expertos técnicos.
- 4.3 En una etapa temprana de las operaciones, el Director ofreció 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*.
- 4.4 Se han realizado nuevas inspecciones de las secciones hundidas del *Erika* utilizando vehículos teleaccionados. Se han taponado temporalmente varios escapes leves.
- 4.5 El 26 de enero de 2000, Total Fina y el Gobierno francés concertaron un acuerdo en virtud del cual Total Fina se comprometía 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.

- 4.6 Como se informó al Comité Ejecutivo en su 7ª sesión, Total Fina investigó las opciones disponibles para evitar que se produzcan más derrames de hidrocarburos del naufragio. Se estudiaron cuatro de ellas:
- confinamiento de los hidrocarburos
  - neutralización de los hidrocarburos
  - reflote de los restos del naufragio con los hidrocarburos a bordo
  - extracción de los hidrocarburos mediante bombeo
    - *subopción 1* inyección de agua caliente
    - *subopción 2* bombeo directo
    - *subopción 3* método de transferencia hidrostática
- 4.7 Estas opciones fueron analizadas en los párrafos 4.6 - 4.10 del documento 92FUND/EXC.7/4.
- 4.8 Después de los estudios realizados por Total Fina, el Gobierno francés decidió que la operación de remoción de hidrocarburos se llevase a cabo mediante un método de bombeo. Se convocó a licitación a cuatro contratistas. Se presentaron licitaciones hasta el 21 de marzo de 2000.
- 4.9 Los expertos técnicos del Fondo de 1992<sup><1></sup> examinaron las diversas opciones disponibles. Como se informó al Comité Ejecutivo en su 7ª sesión, compartían la opinión del Gobierno francés en el sentido de que la opción preferible era la extracción de los hidrocarburos mediante bombeo, y en opinión de los expertos este método entrañaría el menor riesgo de nuevos escapes de hidrocarburos.
- 4.10 En su 6ª sesión se informó al Comité Ejecutivo que se había decidido constituir un grupo de tres expertos técnicos para asesorar al Gobierno francés y a Total Fina sobre las ventajas técnicas de las operaciones, sobre todo en las cuestiones técnicas en las que existía desacuerdo entre el Gobierno y Total Fina. El Comité señaló que Total Fina se había dirigido al Director para pedirle que el Fondo de 1992 designase a un experto técnico como miembro del Grupo.
- 4.11 El Comité se mostró de acuerdo con el Director en que el Fondo de 1992 aprobase la petición formulada por Total Fina y designara tal experto. El Comité se mostró de acuerdo asimismo con el Director en que el experto designado por el Fondo sólo ejerciese la función de asesor a título personal y en que de ninguna manera comprometiese al Fondo de 1992. Se hizo hincapié en que el reembolso a Total Fina de los costes incurridos por la remoción de hidrocarburos de los restos del naufragio, o de los costes incurridos para evitar que se produjera más contaminación, se debería evaluar como cualquier otra reclamación, es decir, basándose en los criterios que determinen si las operaciones han sido razonables desde el punto de vista técnico (documento 92FUND/EXC.6/5, párrafo 3.7).
- 4.12 El Director informó al Gobierno francés de la postura adoptada por el Comité y designó al Sr Alan Stanley, con el capitán John Noble como sustituto, para participar en el grupo de expertos.
- 4.13 Cuando venció el plazo para la presentación de licitaciones para la operación de retirada de los hidrocarburos el 21 de marzo de 2000, habían presentado ofertas dos consorcios internacionales: Stolt/Commex/Coflexship y SMIT/Framo/Les Abeilles/DSND.
- 4.14 Como se especifica en la llamada a licitación, las ofertas de ambos consorcios se basaban en el método de transferencia hidrostática (véase documento 92FUND/EXC.7/4, párrafo 4.10.3), como había preferido Total Fina. Sin embargo, un consorcio había propuesto también otro método.

---

<1> El capitán John Noble y el Sr Alan Stanley de BMT Murray Fenton Edon Liddiard Vince Ltd, asesores navales.

- 4.15 El 20 de abril de 2000 el Gobierno francés decidió adjudicar el contrato al consorcio Stolt/Commex/Comflexship.
- 4.16 Los documentos de la oferta fueron puestos a disposición de los expertos del Fondo antes de adjudicarse el contrato. En opinión de los expertos del Fondo, las dos ofertas de utilizar el método de transferencia hidrostática eran similares desde un punto de vista técnico. Comoquiera que Stolt/Commex/Comflexship había ofrecido una suma considerablemente inferior en el contrato, los expertos del Fondo se mostraron de acuerdo con la decisión del Gobierno francés de adjudicar la licitación a este consorcio.
- 4.17 El método de transferencia hidrostática se basa en la diferencia de presión entre la parte más profunda del compartimento que contiene hidrocarburos y el interfaz hidrocarburos/agua que fuerza los hidrocarburos fuera del tanque, por mediación de válvulas ubicadas en la parte superior del mismo. Una vez fuera del tanque, se procederá a la mezcla de los hidrocarburos con un agente diluyente para reducir la viscosidad. A continuación, se almacenará provisionalmente la mezcla en un tanque hermético a presión ubicado en el fondo marino, antes de su bombeo a la superficie. Valga señalar que este método sería utilizado por primera vez para este fin.
- 4.18 El 13 de abril de 2000 Total Fina realizó pruebas sobre el terreno empleando el método de transferencia hidrostática, y los expertos del Fondo de 1992 asistieron a las mismas. Dichas pruebas indicaron que era posible bombear la carga de hidrocarburos viscosos del *Erika* por ese método. Se realizará otra prueba el 7 de junio de 2000 para demostrar cómo se pueden extraer de los tanques los residuos de hidrocarburos que queden en dichos tanques después del bombeo.
- 4.19 El contratista elegido está movilizandando el personal, unidades móviles y equipo necesarios. Se espera que las operaciones se inicien a comienzos de junio de 2000 y queden concluidas para finales de octubre de 2000, seguidas de la eliminación de los hidrocarburos recobrados.
- 4.20 Durante toda la operación de remoción de hidrocarburos se mantendrán en modalidad de espera dos buques equipados con barreras flotantes de hidrocarburos, raseras, absorbentes y dispersantes 'de altura' así como unidades de la Armada francesa.
- 4.21 En el Anexo se presenta una descripción de las operaciones proyectadas.
- 4.22 El Fondo de 1992 seguirá las operaciones por intermedio de sus expertos técnicos.

## **5 Tramitación de reclamaciones**

- 5.1 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, que abrió sus puertas el 12 de enero de 2000.
- 5.2 La Oficina de Tramitación de Reclamaciones tiene actualmente una plantilla de seis personas. Se contratará a más personal según sea oportuno.
- 5.3 Se han preparado varios impresos de reclamación, que se están poniendo a disposición de demandantes potenciales.
- 5.4 La Oficina de Tramitación de Reclamaciones ejerce la función de centro de coordinación y de enlace para los expertos técnicos contratados para examinar las reclamaciones de indemnización.
- 5.5 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 ITOPF. La Steamship Mutual y el Fondo de 1992 han contratado asimismo a varios expertos franceses en industria pesquera para ayudar en la evaluación de las reclamaciones. Los peritos franceses que han estado 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. Se han designado expertos en turismo para evaluar reclamaciones con respecto a pérdidas económicas y publicidad en el sector del turismo.

- 5.6 El 13 de marzo de 2000 una persona que se presentó como presidente de una entidad recién creada, la Confederación Marítima, empezó a acampar en la acera junto a la Oficina de Tramitación de Reclamaciones e inició una huelga de hambre como reacción contra el tratamiento de su reclamación por la Oficina, que él consideraba perjudicial. Por la mañana del 16 de marzo solicitó que se abonasen FFr15 millones antes de las 14:30 del mismo día. A esa hora, este individuo, junto con otras siete personas, se personó en la oficina. Siguiendo el consejo de la Subprefectura de Lorient, se cerró la puerta de la oficina. Cuando otro demandante salió de dicha oficina, el individuo en cuestión entró por la fuerza en la misma, junto con uno de los individuos que le acompañaban, y también entraron varios periodistas de la prensa, radio y televisión. El individuo en cuestión manifestó sus exigencias e insultó al personal de la oficina. Llegó un agente de policía de alta graduación, que intentó persuadir a los intrusos a que desalojasen la oficina, pero sin éxito. Se llamó a la oficina a un número considerable de agentes, que lograron sacar al intruso del local sin que hubiese violencia.
- 5.7 El Director informó al Gobierno francés de la intrusión.
- 5.8 El Fondo de 1992 y la Steamship Mutual han contratado inspectores de la firma de inspectores de marina J P Caradec-M Elain-L Morice, de Brest, para seguir las operaciones de limpieza. El 9 de mayo de 2000 cuatro personas, encabezadas por el mismo individuo que había dirigido la intrusión en la Oficina de Tramitación de Reclamaciones en marzo, entraron por la fuerza en la oficina de los mencionados inspectores. Habiéndoles informado la policía de que estas personas pensaban visitar la oficina, el personal no abrió la puerta para dejarles entrar. No obstante, las cuatro personas treparon por la pared y entraron en la oficina por una ventana del primer piso. Los intrusos amenazaron al personal cuando éste intentó detenerles. Se llamó a la policía. También entraron en la oficina varios periodistas de la televisión y la prensa.
- 5.9 A petición del Subprefecto de Brest, el Administrador de Asuntos Marítimos se dirigió a la oficina y comenzó a hablar a los intrusos. Estos manifestaron que representaban a muchas personas y se quejaron de que se había pagado muy poca indemnización. Alegaban que los inspectores y algunos funcionarios de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones se estaban aprovechando de guardar los fondos disponibles para la indemnización demorando los pagos de la misma. Pidieron que se cerrase la Oficina de Tramitación de Reclamaciones o bien que se colocase bajo el control de las autoridades francesas. A continuación los intrusos abandonaron la oficina con la policía.
- 5.10 Los intrusos presentaron documentos a los medios informativos que repetían las alegaciones y contenían amenazas contra los inspectores y el personal de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones, así como contra sus familias.
- 5.11 Los medios informativos dieron amplia cobertura a los intrusos, inclusive las alegaciones contra los inspectores y el personal de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones.
- 5.12 El Director informó al Gobierno francés de lo que había ocurrido. Puntualizó que los ataques, amenazas o intimidación contra el personal de la Oficina de Tramitación de Reclamaciones u otras personas contratadas por el Fondo, así como contra sus familias, eran inadmisibles y que al Fondo de 1992 no le sería posible mantener las funciones en Francia si continuase semejante conducta.

## **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. De igual modo, cualquier operación para extraer los hidrocarburos de los restos del naufragio llevará consigo costos sustanciales.
- 6.2 Son varias las zonas en las que el sector pesquero está experimentando graves dificultades, habiéndose recibido ya 1 040 reclamaciones de dicho sector, cifra que se espera aumente de

manera considerable. También se ha recibido reclamaciones por daños a yates, otras embarcaciones y amarres.

- 6.3 La delegación española informó al Comité en su 6ª sesión que los pescadores españoles que faenaban en las proximidades de la zona afectada por el siniestro del *Erika* podrían presentar reclamaciones.
- 6.4 No es probable que la limpieza en la costa quede terminada antes del comienzo de la temporada turística principal. Se espera que este siniestro tendrá graves consecuencias sobre el turismo en la zona afectada, sin que puedan evaluarse a este punto sus repercusiones. Valga indicar, sin embargo, que ya han presentado reclamaciones de indemnización hoteles, dueños de alojamientos de veraneo sin servicio de hostelería, agencias de alquiler, restaurantes, centros de actividades deportivas acuáticas y tiendas. Se tiene noticia de que los niveles de consultas sobre reservas y las propias reservas en hoteles, apartamentos de vacaciones, casas de huéspedes y campings de la zona para el verano del 2000 son considerablemente más bajos de lo normal. La Oficina de Tramitación de Reclamaciones ha recibido ya más de 1 300 cartas de intención relativas a futuras reclamaciones en el sector del turismo y más de 900 cartas de intención relativas a futuras reclamaciones en el sector al detalle vinculado al turismo en la zona afectada. Así, pues, es probable que las reclamaciones por pérdidas económicas en el sector del turismo serán muy altas. También puede ser que se presenten importantes reclamaciones por campañas de publicidad para mitigar las pérdidas.
- 6.5 Al 30 de mayo de 2000, la Oficina de Tramitación de Reclamaciones había recibido 1 062 primeras reclamaciones y 355 reclamaciones complementarias de indemnización, en las siguientes categorías:

	Primeras reclamaciones	Reclamaciones complementarias
Operaciones de limpieza	35	9
Daños a bienes	206	0
Industria pesquera	175	62
Piscicultura y cultivo de mariscos	376	106
Recogida de marisco	175	152
Procesadores y distribuidores de pescado	11	0
Turismo	48	21
Otras pérdidas de ingresos	36	5
Total	1062	355

- 6.6 Hasta la misma fecha, la Steamship Mutual había efectuado pagos provisionales a 138 demandantes por un total de FFr5 564 933 (£500 000) como sigue:

	FFr
Operaciones de limpieza	0
Daños a bienes	649 037
Industria pesquera	1 677 299
Piscicultura y cultivo de mariscos	2 136 158
Recogida de marisco	1 360 091
Procesadores y distribuidores de pescado	0
Turismo	935 633
Otras pérdidas de ingresos	30 715
Total	5 564 933

- 6.7 Al 30 de mayo de 2000, la Steamship Mutual había autorizado pagos provisionales de otros FFr538 646 (£490 000) a 45 demandantes, y los pagos se efectuarán en un futuro próximo.
- 6.8 El Fondo de 1992 había aprobado las reclamaciones a que se refieren los párrafos 6.6 y 6.7 para las cuantías de pago.

- 6.9 En su 6ª sesión, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a efectuar liquidaciones definitivas de las reclamaciones en nombre del Fondo de 1992 con respecto a todas las reclamaciones derivadas de este siniestro, en la medida en que las reclamaciones no suscitasen cuestiones de principio que no hubiese decidido previamente el Comité (documento 92FUND/EXC.6/5, párrafo 3.9). El Comité confirmó aquella decisión en su 7ª sesión, aclarando que el Director estaba autorizado a efectuar liquidaciones definitivas de todas las reclamaciones surgidas del siniestro del *Erika*, en la medida en que las reclamaciones no suscitasen cuestiones de principio que no hubiese decidido previamente uno de los órganos rectores del Fondo de 1971 o del Fondo de 1992, esto es sus Asambleas o Comités Ejecutivos (documento 92FUND/EXC.7/5, párrafo 3.3.11).

## **7 Campañas publicitarias**

- 7.1 El Gobierno francés, a través del Ministerio de Turismo, ha estado llevando a cabo una campaña coordinada para contrarrestar el efecto negativo del siniestro del *Erika* en el turismo de la zona afectada. La campaña ha consistido principalmente en publicidad en prensa y televisión, y actividades de comercialización por correo dirigidas a empresas de viajes, y ha tenido como objetivos mercados extranjeros específicos. También se ha emprendido una campaña publicitaria televisiva para el mercado nacional francés. A fin de evitar la competencia interna, las campañas han tenido por objeto restaurar la imagen de la costa atlántica en su conjunto. La finalidad de estas campañas ha sido también brindar apoyo a las diversas regiones y Departamentos que están ejecutando sus propias actividades de promoción dirigidas al mercado francés.
- 7.2 Los expertos contratados por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual coordinan con las diversas autoridades nacionales y regionales involucradas.

## **8 Nivel de los pagos**

### **8.1 6ª sesión del Comité Ejecutivo**

- 8.1.1 En su 6ª sesión, celebrada en febrero de 2000, el Comité Ejecutivo consideró si debería autorizarse al Director para que realizara pagos y, en caso afirmativo, en qué grado.
- 8.1.2 Se señaló que, en una carta al Director, Total Fina se había comprometido a no interponer las reclamaciones relativas al costo de cualesquiera inspecciones y las operaciones con respecto a los restos del naufragio a las que se hace alusión en el párrafo 4.5 anterior contra el Fondo de 1992 o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del buque o su asegurador, en el caso y en la medida en que la presentación de tales reclamaciones culminase en que la cuantía total de 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 DEG. El Comité señaló asimismo que Total Fina había contraído el mismo compromiso con respecto al coste de la recogida y la eliminación de los desechos de los hidrocarburos generados por las operaciones de limpieza, los costes de su participación en la limpieza de playas hasta un máximo de 40 millones de francos franceses y el coste de una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen turística de la costa del Atlántico hasta un máximo de 30 millones de francos franceses.
- 8.1.3 La delegación francesa informó al Comité de que el Gobierno francés también se había comprometido 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 la presentación de tales reclamaciones excediera de la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992. La delegación indicó que este compromiso abarcaba todos los gastos en los que hubiese incurrido el Estado francés al luchar contra la contaminación, entre otros, los gastos abarcados en el Plan Polmar, incluidos los gastos de las autoridades locales pagados o reembolsados por mediación del Plan Polmar. La delegación indicó que el compromiso abarcaba también todas las medidas que el Estado pudiese adoptar en distintos sectores para reducir las repercusiones del siniestro, tales como posibles campañas publicitarias con dichos fines. Dicha delegación señaló que se abordarían las reclamaciones del Gobierno francés antes que cualquiera de las reclamaciones presentadas por Total, si se disponía de fondos después de haber pagado completamente todas las reclamaciones. La delegación francesa mencionó asimismo que el Gobierno francés había

adoptado medidas para establecer un procedimiento conforme al cual los demandantes cuyas reclamaciones hubiesen sido evaluadas por los expertos técnicos del Fondo de 1992 y aprobadas por el Fondo podrían obtener pagos por adelantado de la Banque du développement des petites et moyennes entreprises (Banco para el desarrollo de la pequeña y mediana empresa).

- 8.1.4 El Comité recordó que la Asamblea había opinado que, al igual que el Fondo de 1971, el Fondo de 1992 debería ser prudente en los pagos, si existe el riesgo de que la cuantía total de reclamaciones derivadas de un determinado siniestro pudiese exceder de la cuantía total de la indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el 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 el mismo tratamiento. También se recordó que la Asamblea había manifestado la opinión de que era necesario encontrar el justo equilibrio entre la importancia de que el Fondo de 1992 pague indemnización lo antes posible a las víctimas de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y la necesidad de evitar una situación de pago en exceso (párrafo 3.1.14, documento 92FUND/A.ES/2/6).
- 8.1.5 El representante de la Steamship Mutual reconoció que en esta fase tan temprana era imposible predecir el costo global de las medidas de limpieza y preventivas y de las pérdidas económicas derivadas del siniestro. No obstante, indicó que la Steamship Mutual estaría dispuesta a ofrecer fondos para pagos provisionales en los casos oportunos. Mencionó que la Steamship Mutual se hallaba en proceso de establecer un fondo de limitación que reflejase la limitación de la responsabilidad del propietario del buque y del asegurador en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (aproximadamente 9,15 millones de DEG u 82 millones de francos franceses). Indicó que la Steamship Mutual creía que la cuantía de la limitación sería suficiente para proporcionar fondos para pagos provisionales en los casos oportunos, hasta la próxima sesión del Comité Ejecutivo en abril de 2000. El representante indicó que tales pagos se harían basándose en el asesoramiento de expertos técnicos contratados conjuntamente por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992, a condición de que las reclamaciones estén debidamente documentadas y de que sean admisibles en principio, de conformidad con los criterios establecidos por el Fondo de 1992.
- 8.1.6 El Comité Ejecutivo señaló que, de conformidad con el artículo 7.9 del Reglamento Interior, el Director contaba con la autorización para efectuar pagos provisionales a víctimas a fin de aliviar dificultades financieras indebidas que no excedan de un total de 6 millones de DEG (£5,1 millones) por cualquier siniestro.
- 8.1.7 El Comité Ejecutivo se mostró de acuerdo con la opinión del Director de que en aquella sesión no era posible hacer un cálculo válido de la cuantía total de las reclamaciones reconocidas y de que ello tiene particular aplicación a las reclamaciones en el sector de la pesca y del turismo. A la luz de la incertidumbre sobre la cuantía total de reclamaciones reconocidas, el Comité Ejecutivo decidió que los pagos efectuados por el Fondo de 1992 deberían limitarse por ahora a los pagos por dificultades financieras de conformidad con el artículo 7.9 del Reglamento Interior (documento 92FUND/EXC.6/5, párrafo 3.16).

## 8.2 7ª sesión del Comité Ejecutivo

- 8.2.1 En su 7ª sesión, celebrada en abril de 2000, el Comité Ejecutivo volvió a examinar el nivel de los pagos del Fondo de 1992. Se señaló que el total de los costos incurridos por las autoridades francesas y Total Fina se había calculado que era del orden de FFr1 500 millones (£137 millones) pero que dichos costos podrían ser sustancialmente mayores.
- 8.2.2 El Comité Ejecutivo señaló que aún no era posible calcular las pérdidas en el sector de la pesca, puesto que todavía estaban en vigor algunas vedas, y que no era posible calcular la magnitud de las pérdidas en el sector del turismo dado que todavía no había comenzado la temporada turística. El Comité tomó nota asimismo de la opinión del Gobierno francés y del Director de que, habida cuenta de la situación, no era posible efectuar una evaluación significativa de la cuantía total de las reclamaciones reconocidas.

- 8.2.3 Durante las deliberaciones, se hizo hincapié en que el Fondo de 1992 debería hacer todo lo posible para ofrecer indemnización a las víctimas lo antes posible, a fin de demostrar que el régimen de indemnización establecido por los Convenios de 1992 funcionaba satisfactoriamente y que no había necesidad de crear ningún plan alternativo de responsabilidad.
- 8.2.4 El Comité señaló que la Steamship Mutual estaba dispuesta a seguir poniendo fondos a disposición de los pagos provisionales en los casos apropiados.
- 8.2.5 Teniendo en cuenta la incertidumbre respecto a la cuantía total de las reclamaciones reconocidas, el Comité Ejecutivo decidió que de momento la autorización del Director para efectuar pagos quede limitada a los pagos provisionales en virtud del artículo 7.9 del Reglamento Interior (documento 92FUND/EXC.7/5, párrafo 3.3.12).
- 8.2.6 El Comité señaló que se esperaba que la situación de las reclamaciones quedase más clara a mediados de junio de 2000, puesto que para entonces probablemente fuese posible efectuar una evaluación de las consecuencias del siniestro para el sector de la pesca, y debiera ser posible determinar el impacto potencial en el sector del turismo.

### 8.3 Pagos de urgencia

Además de los procedimientos para pagos adelantados a que se refiere el párrafo 8.1.3, el Gobierno francés ha introducido un plan para facilitar fondos de urgencia hasta FFr200 000 a demandantes del sector de la pesca.

### 8.4 Probable nivel de las reclamaciones

El Director continúa sus esfuerzos por recoger información sobre el nivel probable de las reclamaciones. En un anexo al presente documento se comunicará más información a este respecto.

## 9 Demandas judiciales contra el armador/Steamship Mutual y Total Fina

- 9.1 El propietario de un bote de alquiler de Concarneau ha incoado una demanda judicial por vía sumaria contra el armador, la compañía de gestión del *Erika*, la Steamship Mutual y Total Fina ante el Tribunal de Comercio de Dunquerque, en la que reclama indemnización por valor de 1 millón de francos franceses (£100 000) por pérdida de ingresos por tres años, como resultado del siniestro. En su presentación al tribunal, manifestó que la Oficina de Tramitación de Reclamaciones le había ofrecido un nivel insuficiente y aun 'ridículo' de indemnización.
- 9.2 Deberá señalarse aquí que este demandante no había presentado reclamación alguna ante la Oficina de Tramitación de Reclamaciones.
- 9.3 El Fondo de 1992 intervino en el proceso el 31 de marzo de 2000, conforme al artículo 7.4 del Convenio del Fondo de 1992, a fin de proteger los intereses del Fondo (véase artículo 7.6).
- 9.4 En su presentación al Tribunal, el Fondo de 1992 llamó la atención sobre el hecho de que, según los documentos presentados al Tribunal por el propietario del bote de alquiler (en particular los informes de los auditores sobre las cuentas del año anterior), el propietario del bote no tenía buenos argumentos, que conforme al Código de Procedimiento Civil Francés constituyen la condición para que un reclamante pueda valerse de un juicio sumario. Por consiguiente se solicitó al Tribunal que declinase competencia.
- 9.5 En decisión dictada el 28 de abril de 2000, el Tribunal declinó competencia fundándose en que el reclamante no había presentado buenos argumentos. Asimismo el Tribunal se refirió al hecho de que el reclamante no había presentado previamente reclamación alguna ante la Oficina de Tramitación de Reclamaciones.
- 9.6 Posteriormente el propietario del bote entabló pleito en el Tribunal de Grande Instance des Sables d'Olonne contra los cuatro demandados a que alude el párrafo 9.1 supra, reclamando indemnización por valor de 1 millón de francos franceses (£100 000).

- 9.7 El Fondo de 1992 también presentará disconformidad con esta acción en una audiencia que se celebrará el 20 de junio de 2000.

## **10 Proceso de limitación**

- 10.1 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 (£8,4 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.
- 10.2 El administrador judicial nombrado por el Tribunal hizo público un aviso invitando a los demandantes a presentar sus reclamaciones de indemnización dentro de un plazo de 30 días a partir de la fecha de dicho aviso (24 de marzo de 2000).
- 10.3 La referencia al plazo de 30 días se hizo conforme al artículo 72 de un Decreto del 27 de octubre de 1967 que especifica los procedimientos que ha de seguir un propietario de buque al constituir un fondo de limitación. Esta disposición no afecta, sin embargo, al plazo trienal para incoar acción jurídica conforme al artículo VIII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

## **11 Cuantía máxima a pagar de conformidad con el Convenio del Fondo de 1992**

En su 6ª sesión, el Comité Ejecutivo decidió que la conversión a francos franceses de 135 millones de DEG se haría basándose en el valor de dicha divisa con respecto al DEG en la fecha de la adopción del Acta de las Decisiones del Comité Ejecutivo en dicha sesión, es decir, el 15 de febrero de 2000. En su 7ª sesión, el Comité Ejecutivo refrendó el cálculo de la conversión por el Director, sobre la base de los tipos aplicables el 15 de febrero de 2000, que arrojaba 135 millones DEG = FFr1 211 966 881 (documento 92FUND/EXC.7/5, párrafo 3.3.23).

## **12 Causa del siniestro**

- 12.1 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.
- 12.2 En los párrafos 9.3-9.10 del documento 92FUND/EXC.6/2/Add.1, se proporciona un resumen de determinados hechos relativos al *Erika* y a la serie de sucesos que resultaron en el siniestro, hallándose basada dicha información en el informe preliminar de la Comisión y en información adicional disponible.
- 12.3 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 del forro exterior del costado. Este fallo condujo a que la proa del buque se doblase hacia arriba y se rompiese a continuación. La debilidad estructural no fue detectada por la sociedad de clasificación ni por el armador o el gestor del buque, a pesar de que durante las inspecciones por el Estado rector del puerto y el examen previo al fletamento 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.
- 12.4 El propietario y la Steamship Mutual han expresado reservas con respecto a varios puntos de estas conclusiones preliminares.
- 12.5 Las autoridades de Malta están llevando a cabo asimismo una investigación sobre la causa del siniestro.

- 12.6 También se está realizando una investigación criminal sobre la causa del siniestro en el Tribunal de Grande Instance de París. Se han presentado acusaciones contra el capitán del *Erika*, contra el representante del propietario matriculado (Tevere Shipping) y contra el presidente de la compañía gestora (Panship Management and Services Srl), así como contra tres oficiales de la Armada francesa que eran responsables de controlar el tráfico marítimo frente a la costa de Bretaña.
- 12.7 A petición de varias partes, el Tribunal de Comercio de Dunquerque ha designado expertos para investigar la causa del siniestro ('peritación judicial'). 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.
- 12.8 El Tribunal de Comercio de Dunquerque decidió que, puesto que Total Fina había solicitado la peritación judicial, debería realizar un pago por adelantado para cubrir los costes consiguientes. Si bien Total Fina ha solicitado que el Fondo de 1992 contribuya al pago por adelantado, el Director informó a la compañía que el Fondo no está dispuesto a hacerlo.
- 12.9 El Tribunal de Grande Instance 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, y esto fue finalmente aceptado por las partes interesadas. Mediante una sentencia del 16 de mayo de 2000 el tribunal de Sables d'Olonnes decidió que la investigación debería limitarse a la evaluación de los daños causados en la zona afectada.
- 12.10 El Fondo de 1992 sigue las investigaciones, por mediación de sus abogados franceses y expertos técnicos.
- 12.11 La delegación observadora de Italia informó al Comité en su 7ª sesión que el Registro Italiano Navale (RINA) había actuado respecto al *Erika* en calidad de registro certificante de matrícula, conforme a un acuerdo con las autoridades de Malta. Dicha delegación manifestó que el Gobierno italiano había decidido, sin embargo, llevar a cabo una investigación sobre la causa y responsabilidades del siniestro. La delegación italiana mencionó también que el Gobierno italiano compartía la preocupación del Gobierno francés acerca de la necesidad de ahondar en el análisis de la seguridad de la navegación con respecto al transporte marítimo de sustancias peligrosas o contaminantes.

### **13 Solicitud de evaluación de los daños por parte del tribunal**

- 13.1 En abril de 2000 el Consejo General de Vendée y otros 47 demandantes solicitaron que los expertos designados por el Tribunal de Grande Instance de Sables d'Olonne fuesen encargados de evaluar los daños de contaminación de los sectores afectados, en particular pescadores, empresas de turismo, municipios, departamentos y regiones. Asimismo pidieron que el Tribunal ordenase al Fondo de 1992 que interviniese en el proceso.
- 13.2 Conforme al derecho francés, una persona que haya sufrido daños tiene derecho a un reconocimiento del tribunal (peritación judicial) destinado a determinar su pérdida. La solicitud al Tribunal de Sables d'Olonne fue cursada, no por los distintos demandantes de los sectores de pesca y turismo, sino por órganos públicos regionales.
- 13.3 En una audiencia del tribunal celebrada el 2 de mayo de 2000, el Fondo 1992 declaró que no objetaba en principio a que se le obligase a intervenir en el proceso. Pero el Fondo no estaba de acuerdo con la prórroga propuesta del mandato de los expertos del tribunal. El Fondo puntualizó que, si el tribunal diese a los expertos el mandato propuesto, ello les impondría una considerable carga de trabajo. El Fondo informó al tribunal que la tarea propuesta, es decir determinar las pérdidas sufridas por todas las víctimas, era exactamente la tarea llevada a cabo por los expertos contratados por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. Se llamó la atención sobre la política establecida por el Fondo para procurar alcanzar soluciones extrajudiciales. El Fondo solicitó que el mandato propuesto de los expertos se modificase en el sentido de que los expertos efectuasen una evaluación de los daños sólo previa solicitud específica de las distintas 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.

- 13.4 Mediante sentencia dictada el 16 de mayo de 2000, el Tribunal decidió que los expertos hiciesen evaluaciones de los daños sufridos por las categorías a que se refiere el párrafo 13.1 sólo en respuesta a peticiones específicas de los distintos demandantes, a fin de evitar interferencia con la tramitación de reclamaciones a través de la Oficina en Lorient.

#### **14 Postura de la sociedad de clasificación**

##### **14.1 Acción judicial en Francia**

- 14.1.1 El 12 de abril de 2000 el Consejo General de Vendée entabló acción judicial en el Tribunal de Comercio de Nantes contra las siguientes partes:

Total Fina 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)

- 14.1.2 El Consejo General solicitó 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.

- 14.1.3 El Consejo General ha sostenido que la Tevere Shipping Company Ltd y la Panship tenían responsabilidad ilimitada, debido al hecho de que el *Erika* era innavegable. El Consejo General ha argumentado que RINA no había cumplido sus obligaciones de realizar el reconocimiento y vigilancia del *Erika* y, al permitir al buque hacerse a la mar el 24 de noviembre de 1999, a sabiendas de que precisaba reparaciones urgentes, habían asumido deliberadamente un riesgo al saber que ocurrirían daños. En cuanto a Total, los demandantes han declarado que esta empresa había fletado un buque construido hacía 25 años y cuyo certificado de clase había expirado. Han sostenido también que Total no había inspeccionado el buque como es debido y que en definitiva Total no había adoptado las medidas necesarias durante las 24 horas inmediatamente precedentes al siniestro para garantizar el salvamento el *Erika*.

- 14.1.4 El 3 de julio de 2000 tendrá lugar una primera vista procesal.

##### **14.2 Acción judicial en Italia**

- 14.2.1 A finales de abril de 2000 RINA SpA y Registro Italiano Navale<sup><2></sup> incoaron acción judicial en el Tribunal de Siracusa (sección de Augusta) (Italia) contra los siguientes demandados:

Tevere Shipping Co Ltd  
Panship Navigational and Services Srl  
Steamship Mutual  
Conseil Général de la Vendée  
Total Fina SA  
Total Fina Raffinage Distribution SA  
Total International Ltd  
Total Transport Corporation  
Selmont International Inc  
El Fondo de 1992  
El Estado francés

---

<2> Según los demandantes, RINA SpA sustituyó al Registro Italiano Navale como sociedad de clasificación de Italia el 1 de agosto de 1999.

- 14.2.2 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.
- 14.2.3 Los demandantes pidieron asimismo que, en caso de que les juzgase responsables y hubiese un nexo causal entre esta hipotética responsabilidad y las consecuencias del siniestro, el tribunal debía
- a) declarar que no tendrían obligación alguna de pagar indemnización a ninguno de los demandados por cualquier causa, ya sea directa o indirectamente o por vía de recurso;
  - b) declarar que esta responsabilidad hipotética sería limitada tal como se prevé en el Reglamento aplicable de los demandantes <sup><3></sup>; y
  - c) declarar que los tres primeros demandados mencionados en el párrafo 14.2.1 deben juzgar inocentes e indemnizar a los demandantes por toda cuantía que éstos puedan tener que pagar.
- 14.2.4 En el alegato al Tribunal, los demandantes declararon que el Registro Italiano Navale clasificó al *Erika* en agosto de 1998 y que RINA había realizado un reconocimiento anual del *Erika* que comenzó el 16 de agosto de 1999 en Génova (Italia) y había concluido el 24 de noviembre de 1999 en Augusta (Italia).
- 14.2.5 Los demandantes declararon que, como varias partes habían hecho pública su intención de involucrar a RINA, ellos tenían interés en obtener lo antes posible un fallo declarándoles no responsables del siniestro y sus consecuencias.
- 14.2.6 Los demandantes han mantenido que los Tribunales italianos son competentes conforme al artículo 5.3 del 1968 Convenio de Bruselas sobre Jurisdicción y Ejecución de Sentencias en Asuntos Civiles y Comerciales, que dice:

Una persona domiciliada en un Estado Contratante podrá ser demandada en otro Estado Contratante:

- 3) En cuestiones relativas a lesión jurídica, delito o cuasidelito, en los tribunales del lugar en que haya ocurrido el suceso perjudicial.

- 14.2.7 Los demandantes han argumentado que las disposiciones de encauzamiento en el artículo III.1 y III.4 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 impiden toda responsabilidad de las sociedades de clasificación. También han mantenido que ha quedado establecido por destacados casos ingleses y americanos que el propietario del buque es la única parte responsable del funcionamiento, mantenimiento y navegabilidad del buque, y que tal responsabilidad no puede caber a la sociedad de clasificación, que no es ni garante ni aseguradora del buque clasificado.
- 14.2.8 La primera audiencia del tribunal tendrá lugar el 4 de diciembre de 2000.

### 14.3 Nuevas acciones judiciales en Francia

- 14.3.1 El 22 de mayo de 2000, 18 comunas, cuatro asociaciones pesqueras, tres asociaciones mejilloneras, un comité de turismo y una Cámara de Comercio, todos del Departamento de Vendée, incoaron acción judicial en el Tribunal de Comercio de La Roche sur Yon contra las partes a que se refiere el párrafo 14.1.1 supra. Los demandantes pidieron que el Tribunal juzgase a los demandados responsables mancomunada y solidariamente de indemnizar a los demandantes por el daño sufrido a consecuencia del siniestro del *Erika*. Los demandantes basaban sus acciones en los mismos fundamentos que se presentan en el párrafo 14.1.3.

---

<3> Este Reglamento prevé: 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 las comisiones recibidas por RINA en consideración a los servicios prestados de los que derivan los daños.

14.3.2 Los demandantes pidieron que el Tribunal ordenase al Fondo 1992 que interviniese en el proceso.

14.3.3 El 5 de septiembre de 2000 tendrá lugar una primera vista procesal.

14.4 Acción del Director

El Director estudia las cuestiones involucradas en los diversos procesos judiciales en cooperación con los abogados francés e italiano del Fondo de 1992<sup><4></sup>.

**15 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 la tramitación de este siniestro y de las reclamaciones que se deriven del mismo;
- c) decidir si ha de autorizar al Director a efectuar los pagos de reclamaciones y a determinar el nivel de dichos pagos; y
- d) facilitar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a los procesos judiciales a que se refiere la sección 14.

\* \* \*

---

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

## ANEXO

### Operación de retirar los hidrocarburos del *Erika*

#### **1 Esquema general de la operación**

- 1.1 Se ha decidido que la carga de hidrocarburos de las dos partes de los restos del naufragio del *Erika* se extraerá empleando un método de bombeo que entraña un sistema de transferencia hidrostática.
- 1.2 Para llevar a cabo la operación de bombeo dentro del plazo previsto se necesita un número de unidades móviles y cantidad de equipo considerables.
- 1.3 Los principales componentes empleados bajo el agua serán:
  - a) un deslizador colector y mezclador
  - b) un deslizador de bombeo y transferencia
  - c) válvulas y mangueras de conexión a tanques
  - d) sistemas de accionamiento y control
- 1.4 Se dispondrá de las siguientes unidades de superficie:
  - a) un buque de apoyo de buceo sobre cada parte de los restos del naufragio
  - b) embarcaciones de bombeo y recuperación de hidrocarburos
  - c) un buque tanque lanzadera
  - d) dos buques anticontaminación en modalidad de espera en el lugar del siniestro
- 1.5 En la fase inicial de la operación, se practicarán perforaciones a través del casco del buque en cada tanque y se fijarán las conexiones de bombeo. Estos trabajos serán realizados en general por vehículos teleaccionados (ROV, en sus siglas inglesas). No obstante, será necesario emplear buzos para despejar restos y obstrucciones de la zona de trabajo, sobre todo en las zonas de cubierta de la sección de popa del buque hundido.
- 1.6 Dos buques anticontaminación equipados con barreras flotantes de hidrocarburos, raseras, absorbentes y dispersantes 'de altura' estarán en modalidad de espera durante toda la operación para estar inmediatamente disponibles si se produjese un escape de hidrocarburos durante las operaciones. También estarán en el lugar del siniestro unidades de la Armada francesa.
- 1.7 Se harán descender al fondo del mar el deslizador colector y mezclador y el deslizador de bombeo y transferencia. Estos deslizadores se conectarán al buque hundido y al buque de recuperación de hidrocarburos por medio de mangueras flexibles. Entonces se llevará a cabo la operación de bombeo.
- 1.8 Debido a la elevada viscosidad del petróleo cargado, parte de éste habrá quedado atrapado por la estructura interna de los tanques en la parte superior de los tanques de carga. Para extraer este petróleo se bombeará aceite diesel de baja viscosidad en los tanques de carga. Este aceite diesel desplazará al principio al petróleo cargado de elevada viscosidad por debajo de la estructura interna de los tanques de carga. El petróleo cargado será entonces bombeado afuera mediante una tubería extendida debajo de la estructura de los tanques. Por último, el aceite diesel, junto con algún petróleo diluido, será bombeado afuera de los tanques. Este petróleo cargado diluido será de tan baja viscosidad que fluirá por las pequeñas perforaciones en la estructura hasta el punto en que estén conectadas al tanque las válvulas y las mangueras de descarga. Estas mangueras posibilitan a la mezcla de hidrocarburos pasar del tanque de carga al deslizador de bombeo y transferencia, desde donde se bombeará a los tanques del buque de recuperación de hidrocarburos.

- 1.9 El petróleo recuperado se almacenará y calentará en tanques de un buque de recuperación de hidrocarburos. Entonces se transferirá a un buque tanque lanzadera para transportarlo a tanques en tierra, y de allí a la refinería de petróleo de Total Fina para su eliminación definitiva.
- 1.10 Una vez concluida la operación de remoción de los hidrocarburos, se retirarán todas las conexiones y se cerrarán las válvulas, antes de poner fuera de servicio las unidades móviles.
- 1.11 Los diagramas adjuntos muestran la disposición de las unidades móviles y equipo que se utilizarán en la transferencia de los hidrocarburos del *Erika*.

## **2 Método de transferencia hidrostática**

- 2.1 Debido a la elevada viscosidad del petróleo cargado en las dos mitades de los restos del naufragio del *Erika*, a la temperatura ambiente del mar de aproximadamente 9 a 12°C, será difícil bombear los hidrocarburos desde dichos restos.
- 2.2 Se practican perforaciones a través del casco del buque en los tanques de carga del *Erika*. Se fijan válvulas a las perforaciones. A cada tanque se le fija una manguera de conexión para la salida del petróleo y una conexión para la entrada de agua del mar, a fin de permitir que entre en el tanque agua del mar y desplace el petróleo cargado.
- 2.3 Adyacente a las conexiones del tanque se montará un deslizador colector y mezclador. En este punto se mezclará aceite diesel antracénico, un producto de baja viscosidad, con el petróleo cargado para reducir la viscosidad de éste, a fin de facilitar su bombeo a la superficie.
- 2.4 La mezcla oleosa se extraerá del deslizador mezclador a un recipiente de transferencia a presión (PTV, en sus siglas inglesas) mediante la diferencia de presión entre los tanques del buque y el PTV. A fin de hacer fluir el petróleo de los tanques a una presión submarina de aproximadamente 10 a 12 kg/cm<sup>2</sup>, la presión en el PTV puede reducirse hasta la presión atmosférica llenando primero el PTV con nitrógeno, dando salida luego al nitrógeno del sistema por la válvula de respiración al buque de superficie de manera que no haya presión inducida por el agua del mar en la cámara. Dicha cámara del PTV está así a una presión inferior a la del fondo del mar. Habrá una diferencia de presión de 10 a 12 kg/cm<sup>2</sup>, obligando al petróleo a fluir de los tanques de carga al PTV por medio del deslizador mezclador.
- 2.5 Una vez que la mezcla oleosa en el PTV alcance un nivel determinado de antemano, la bomba de transferencia comenzará a bombear a la superficie el petróleo, donde éste se almacenará en tanques en que se pueda calentar, antes de transferirlo a un buque tanque lanzadera.