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

COMITÉ EJECUTIVO
9ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.9/7
28 septiembre 2000
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

ERIKA

Nota del Director

Resumen:	Unas 19 800 toneladas de fueloil pesado se derramaron del *Erika* al hundirse, tras partirse en dos en un temporal el 12 de diciembre de 1999. La sección de proa hundida contenía unas 6 400 toneladas de carga y la sección de popa otras 4 700 toneladas. Las operaciones para bombear el resto de los hidrocarburos hasta la superficie se llevaron a cabo durante el periodo junio - septiembre de 2000. Continúan en algunas zonas las operaciones de limpieza. El asegurador P & I del propietario del buque ha efectuado pagos a unos 575 demandantes por un total de FFr14,7 millones (£1,4 millones). Se estudia el nivel probable de reclamaciones de indemnización. Varios órganos públicos y entidades privadas han entablado acciones judiciales en Francia contra Total Fina, el propietario del *Erika*, el asegurador de la responsabilidad del *Erika* y la compañía administradora de la nave, y la sociedad de clasificación. La sociedad de clasificación ha entablado acción judicial en Italia contra, entre otros, el Fondo de 1992 solicitando una declaración de que dicha sociedad no era responsable del siniestro. El Fondo de 1992 ha interpuesto recurso en Francia contra la sociedad de clasificación.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de lo informado.

1 El siniestro

1.1 El 12 de diciembre de 1999, el buque tanque *Erika* (19 666 AB), matriculado en Malta, se partió en dos en el Golfo de Vizcaya, a unas 60 millas marinas de la costa de Bretaña, Francia. Todos los tripulantes fueron rescatados por los servicios franceses de salvamento marítimo.

1.2 El buque tanque transportaba una carga de 31 000 toneladas de fueloil pesado, de las que unas 19 800 toneladas se derramaron en el momento del siniestro. La sección de proa quedó flotando verticalmente por espacio de varias horas, antes de hundirse durante la noche del 12 de diciembre 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 Unas 6 400 toneladas de carga quedaron en la sección de proa y otras 4 700 toneladas en la sección de popa.

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

2 Operaciones de limpieza

2.1 La Comandancia de la Marina Francesa en Brest, Bretaña, tomó a su cargo las operaciones de respuesta en el mar conforme al plan nacional de emergencia, 'Plan Polmar Mer'. La Marina Francesa movilizó varias naves para la recuperación de hidrocarburos en el mar. Los Gobiernos de Alemania, los Países Bajos, España y el Reino Unido facilitaron también naves 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 iniciaron el plan nacional de emergencia, 'Plan Polmar Terre', y 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, el ejército y voluntarios. 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 y, eventualmente, durante los meses siguientes, probablemente de acumulaciones de hidrocarburos hundidos cerca de la costa. No todas las orillas quedaron completamente limpias antes de la principal temporada turística, julio y agosto. En algunos casos los municipios emplearon equipos de mano de obra localmente disponible para continuar las operaciones de limpieza durante el verano, centradas principalmente en las playas turísticas clave. Total Fina SA organizó operaciones de limpieza en algunas zonas.

2.4 Algunas autoridades han ampliado las operaciones de limpieza supliendo sus propios recursos con equipo adicional adquirido por intermedio del Plan Polmar. Otras autoridades prefirieron emplear contratistas comerciales para completar la limpieza restante. Se espera que continúe hasta principios de 2001 la limpieza de algunas zonas, principalmente en el Loira Atlántico.

2.5 Se han recogido del litoral unas 200 000 toneladas de desechos oleosos, que han sido provisionalmente almacenados en tres puntos, en gran parte sin separación alguna según su contenido de hidrocarburos. Total Fina SA se ha comprometido a organizar las operaciones de eliminación de los desechos y evalúa distintas opciones para dicho fin. Se ha contratado un contratista para tratar de la eliminación de los desechos recogidos. Se calcula que el costo de la eliminación de desechos será del orden de FFr200 millones (£19 millones).

2.6 El Fondo de 1992 ha supervisado las operaciones de limpieza, por intermedio de expertos de la, Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF), con la asistencia de un equipo de inspectores técnicos del país.

2.7 Los tribunales administrativos de Nantes y Poitiers han designado expertos para llevar a cabo una investigación sobre el estado de las playas con anterioridad al siniestro, y sobre el tipo y envergadura de la contaminación causada. El Fondo de 1992 está siguiendo dichas investigaciones por mediación de sus expertos técnicos.

3 Impacto del derrame

3.1 Han sido recogidas unas 60 000 aves embadurnadas de hidrocarburos (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, los Países Bajos y el 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 El petróleo afectó también a varias pesquerías importantes de ostras y mejillones. 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 encontrado que las reservas de marisco cultivado y natural de numerosas zonas contienen hidrocarburos acumulados en cantidades que superan los límites aceptables, situación que ha hecho necesaria la prohibición de la comercialización de los productos procedentes de dichas zonas. No se han impuesto vedas respecto a la pesca mar adentro de peces y crustáceos pelágicos, en vista de los bajos niveles de contaminación de las capturas.

3.4 Las vedas restantes fueron levantadas durante el verano, y todas las zonas están ahora abiertas para la pesca y recogida de productos marinos.

3.5 Continúan los empeños por reducir al mínimo el impacto del derrame en la producción costera de sal en las salinas del Loira Atlántico y la Vandea, y se han aplicado varios programas de vigilancia y análisis. Se reanudó a mediados de mayo de 2000 la producción de sal en Noirmoutier (Vandea), a consecuencia de una mejora de la calidad del agua, y se levantaron el 23 de mayo de 2000 las prohibiciones impuestas para impedir la toma de agua de mar en Guérande (Loira Atlántico). Desde esa fecha algunos productores de Guérande decidieron reanudar la producción de sal, aunque los socios de una cooperativa que lleva a cabo aproximadamente el 70% de la producción de sal de Guérande decidieron no producir sal en 2000. A petición del Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, ha sido nombrado un perito del tribunal para examinar la factibilidad de producir sal en 2000 que cumpla los criterios relativos a la calidad y la protección de la salud humana.

3.6 La costa afectada sostiene una importante industria turística en los meses del verano, que ha sido afectada en diversos grados según la localidad y tipo de actividad.

4 Operaciones para prevenir nuevos derrames de hidrocarburos de los restos del naufragio

4.1 El Gobierno francés y Total Fina estudiaron varios métodos para prevenir nuevos derrames de hidrocarburos de los restos del naufragio. En los párrafos 4.6 - 4.10 del documento 92FUND/EXC.7/4, se presenta un análisis de estas opciones.

4.2 A raíz de estos estudios, el Gobierno francés decidió que se extrajesen los hidrocarburos de las dos secciones de los restos del naufragio. Tras un procedimiento de licitación, el Gobierno francés decidió el 20 de abril de 2000 adjudicar el contrato para la operación de remoción de hidrocarburos a un consorcio internacional, Stolt/Commex/Coflexship.

4.3 Las operaciones de remoción de hidrocarburos fueron llevadas a cabo durante el periodo 6 de junio - 15 de septiembre de 2000 y concluyeron tres semanas antes de lo previsto. No escaparon cantidades significativas de hidrocarburos durante las operaciones.

4.4 La operación de remoción de hidrocarburos fue llevada a cabo empleando un método de 'transferencia hidrostática'. Dicho método se basa en la diferencia de presión entre la parte más profunda del compartimiento de los restos del naufragio que contiene hidrocarburos y la superficie de contacto hidrocarburos/agua que fuerza los hidrocarburos fuera de los tanques de carga, por mediación de válvulas ubicadas en la parte superior de los mismos. Una vez fuera del tanque, se procedió a la mezcla de los hidrocarburos con un agente diluyente para reducir la viscosidad. A continuación, se almacenó provisionalmente la mezcla en un tanque hermético a presión ubicado en el fondo marino, antes de su bombeo a la superficie. Una descripción técnica de las operaciones se facilita en el Anexo al documento 92FUND/EXC.8/2.

4.5 Durante toda la operación de remoción de hidrocarburos se mantuvieron en modalidad de espera naves de la Armada francesa y dos naves equipadas con equipo de recuperación mar adentro.

4.6 El Fondo de 1992 siguió de cerca las operaciones por intermedio de sus expertos técnicos[<1>].

4.7 La eliminación del petróleo recuperado tendrá lugar durante 2000.

5 Tramitación de reclamaciones

5.1 La Steamship Mutual y el Fondo de 1992 han establecido una Oficina de Tramitación de Reclamaciones en Lorient, que abrió sus puertas el 12 de enero de 2000.

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 los demandantes.

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 pesquerías y a la acuicultura, 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. Se ha creado una estructura especial para la tramitación de reclamaciones relativas a las operaciones de limpieza. Estas reclamaciones son examinadas en un principio por peritos que se encontraban en el lugar durante dichas operaciones. Se han designado expertos en turismo para evaluar reclamaciones con respecto a pérdidas económicas y campañas de publicidad en el sector del turismo.

5.6 A mediados de septiembre de 2000, representantes del Fondo de 1992 y expertos contratados por el Fondo y la Steamship Mutual celebraron una serie de reuniones con representantes de la industria del turismo de las zonas afectadas a fin de establecer un marco para la tramitación del gran número de reclamaciones esperadas en el sector del turismo.

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 autoridades locales interesadas. La eliminación de los desechos de hidrocarburos recogidos dará lugar también a reclamaciones de envergadura. Las operaciones para extraer los hidrocarburos de los restos del naufragio se han traducido en costos sustanciales.

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

6.2 Se han recibido unas 1 550 reclamaciones del sector pesquero. También se ha recibido reclamaciones por daños a yates, otras naves 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 El siniestro ha tenido una grave repercusión negativa sobre la industria del turismo en la zona afectada. Resulta difícil a esta altura evaluar el alcance de este impacto. Valga indicar, sin embargo, que ya han presentado reclamaciones de indemnización hoteles, dueños de alojamientos de vacaciones con facilidades para cocinar, 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 campamentos de la zona para el verano del 2000 fueron considerablemente más bajos de lo normal. La Oficina de Tramitación de Reclamaciones ha recibido ya más de 2 000 cartas de intención relativas a futuras reclamaciones en el sector del turismo y más de 1 600 cartas de intención relativas a futuras reclamaciones en el sector detallista vinculado al turismo en la zona afectada. Así, pues, es probable que las reclamaciones por pérdidas económicas en el sector del turismo serán muy elevadas. También puede ser que se presenten reclamaciones importantes por el costo de campañas de publicidad para mitigar las pérdidas.

6.5 Al 26 de septiembre de 2000, la Oficina de Tramitación de Reclamaciones había recibido 1436 primeras reclamaciones y 813 reclamaciones complementarias de indemnización, en las siguientes categorías:

	Primeras reclamaciones	Reclamaciones complementarias
Operaciones de limpieza	53	15
Daños materiales	262	2
Pesca	193	108
Piscicultura y cultivo de mariscos	465	361
Recogida de marisco	189	220
Procesadores y distribuidores de pescado	15	2
Turismo	147	85
Otras pérdidas de ingresos	112	20
Total	1436	813

6.6 Hasta la misma fecha, la Steamship Mutual había efectuado pagos provisionales a 575 demandantes por un total de FFr14 663 331 (£1 372 000) como sigue:

	FFr
Operaciones de limpieza	24 611
Daños materiales	1 367 47
Pesca	2 400 56
Piscicultura y cultivo de mariscos	4 476 50
Recogida de marisco	1 508 02
Procesadores y distribuidores de pescado	127 306
Turismo	4 727 45
Otras pérdidas de ingresos	31 384
Total	14 663 3

6.7 Al 26 de septiembre de 2000, la Steamship Mutual había autorizado pagos provisionales de otros FFr6 184 926 (£560 000) a 339 demandantes. Estos pagos se efectuarán en un futuro próximo.

6.8 Hasta el 31 de mayo de 2000, los pagos efectuados por la Steamship Mutual se efectuaron de modo provisional en los casos pertinentes. Al final de mayo, gran número de reclamaciones habían sido aprobadas por la Steamship Mutual y el Fondo de 1992, pero como los demandantes

no se enfrentaban a dificultades financieras particulares, no se habían efectuado pagos provisionales. A fin de garantizar que todos los demandantes recibiesen indemnización, la Steamship Mutual decidió abonar a todos los demandantes el 50% de las cuantías aprobadas de sus reclamaciones respectivas.

6.9 El Fondo de 1992 había aprobado las reclamaciones a que se refieren los párrafos 6.6 y 6.7 para las cuantías de pago.

6.10 En su 6ª sesión, el Comité Ejecutivo autorizó al Director a efectuar liquidaciones definitivas, en nombre del Fondo de 1992, de 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).

6.11 En cuanto a las operaciones de limpieza, 53 comunas han presentado reclamaciones por una cuantía total de FFr35 303 215 (£3,3 millones). Un tercio de estas reclamaciones, que se relacionan principalmente con costos fijos, han sido examinadas. Se está procurando información de apoyo adicional mediante el diálogo con los demandantes. Se tiene entendido que la mayoría de estas comunas presentarán también reclamaciones al Gobierno francés, en virtud del Plan Polmar, por sus costos adicionales.

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 la prensa y la 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 han estado coordinando con las diversas autoridades nacionales y regionales involucradas.

8 Nivel de los pagos

8.1 Compromisos de Total Fina y el Gobierno francés

8.1.1 En una carta al Director, Total Fina se comprometió a no interponer las reclamaciones relativas al costo de cualesquiera inspecciones y operaciones con respecto a los restos del naufragio, a las que se hace alusión en el párrafo 4 arriba, 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. Total Fina contrajo 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 FFr40 millones y el coste de una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen turística de la costa del Atlántico hasta un máximo de FFr30 millones.

8.1.2 La delegación francesa informó al Comité en su 6ª sesión 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 se excediera 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 marco del Plan Polmar, incluyendo los gastos de las autoridades locales pagados o reembolsados por mediación del Plan Polmar. Esa delegación indicó que el compromiso abarcaba también todas las medidas que el Estado pudiese adoptar en distintos sectores para reducir las repercusiones del siniestro que incluye toda campaña publicitaria con dichos fines. Dicha delegación señaló que se abordarían las reclamaciones del Gobierno francés antes que cualquiera de las reclamaciones presentadas por Total Fina, si se disponía de fondos después de haber pagado completamente todas las demás reclamaciones.

8.2 Postura de la Steamship Mutual

La Steamship Mutual ha confirmado que está dispuesta a continuar pagando el 50% de las cuantías aprobadas de toda reclamación hasta que el total de los pagos se acerque a la cuantía de limitación de unos FFr84 millones (£7,9 millones).

8.3 Examen del Comité Ejecutivo en su 8ª sesión

8.3.1 El Comité tomó nota del resultado de un extenso estudio llevado a cabo en el seno del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria de Francia sobre el alcance de los daños causados por el siniestro del *Erika* a la industria del turismo, como resumió el Director en el Anexo I del documento 92FUND/EXC.8/2/Add.1. Se observó que en el estudio se estimaba que la cuantía total de las reclamaciones admisibles estaría comprendida en la gama de FFr800 - 1 500 millones (£80 - 150 millones). El Comité tomó nota también de las observaciones formuladas sobre los resultados del estudio por los expertos del Fondo de 1992, L & R Consulting (L & R), presentadas en el Anexo II de dicho documento.

8.3.2 El Comité observó que existe gran incertidumbre, tras el siniestro del *Erika*, sobre los efectos de los daños por contaminación en el sector de turismo. El Comité observó además que el estudio llevado a cabo en el seno del Ministerio de Economía, Finanzas e Industria de Francia destaca la dificultad extrema de pronosticar con precisión la rentabilidad probable del sector de turismo durante la temporada de verano de 2000. Se observó que se mencionó en el informe del estudio que esta incertidumbre se refuerza por la atención de los medios informativos y la condición de las playas, así como el riesgo asociado con la operación de recuperación de los hidrocarburos restantes del *Erika.*

8.3.3 El Comité consideró que las conclusiones del estudio llevado a cabo en el Ministerio proporcionan la mejor estimación que cabría obtener en esta coyuntura de la cuantía total de las posibles reclamaciones admisibles en el sector de turismo. Sin embargo, el Comité compartía las preocupaciones expresadas en el informe del estudio y por L & R en cuanto a la incertidumbre de las estimaciones. En particular, el Comité observó que las estimaciones del informe se basan en la política y criterios de los FIDAC respecto a la admisibilidad de las reclamaciones por pura pérdida económica. Se observó que se había notificado al Director que los tribunales franceses podrían adoptar un enfoque más amplio en su interpretación del concepto de daños debidos a la contaminación.

8.3.4 Durante los debates se subrayó que el Fondo de 1992 no debía escatimar esfuerzos para poner la indemnización a disposición de las víctimas lo antes posible, a fin de demostrar que el régimen de indemnización establecido por los Convenios de 1992 funcionaba satisfactoriamente y no había necesidad de crear ningún otro plan de responsabilidad. Se hizo ver que el porcentaje al que se pagan las reclamaciones tenía que ser significativo para que los demandantes se animaran a resolver sus reclamaciones extrajudicialmente. Varias delegaciones apoyaron esta opinión, en

particular porque podría ser contraproducente que el Fondo fijase el pago a un porcentaje demasiado bajo de las reclamaciones reconocidas.

8.3.5 El Comité Ejecutivo recordó que la Asamblea había adoptado el parecer de que – al igual que el Fondo de 1971 - el Fondo de 1992 debe ejercer cautela en el pago de reclamaciones si existe el riesgo de que la cuantía total de las reclamaciones derivadas de un siniestro concreto pudiera exceder de la cuantía total de indemnización disponible en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, ya que conforme al artículo 4.5 del Convenio del Fondo de 1992 ha de darse a todos los demandantes igual tratamiento. El Comité recordó además que la Asamblea había expresado el parecer de que era necesario mantener el equilibrio entre la importancia de que el Fondo de 1992 pague indemnización lo antes posible a las víctimas de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos y la necesidad de evitar una situación de pago excesivo.

8.3.6 El Comité Ejecutivo tomó nota de que, a los efectos de su examen del nivel de los pagos del Fondo de 1992, se puede hacer caso omiso de las reclamaciones de Total Fina y el Gobierno francés a que se refieren los párrafos 8.1.1 y 8.1.2 supra, puesto que sólo se daría curso a dichas reclamaciones si se hubiesen pagado en su totalidad todas las demás reclamaciones, y en la medida en que lo hubiesen sido. También observó el Comité que las mayores cifras estimadas de las reclamaciones por operaciones de limpieza, las reclamaciones del sector de pesca y maricultura y del sector de turismo ascienden a un total de unos FFr2 000 millones (£200 millones), más los costos de campañas publicitarias en los sectores de pesca y turismo para contrarrestar el efecto negativo del siniestro. El Comité tomó nota de la opinión del Director de que, si es correcta esta cifra, sería posible fijar el nivel de los pagos del Fondo de 1992 en un 50% de la pérdida o daños probados padecidos por los distintos demandantes. Sin embargo, el Comité observó además que había una serie de incertidumbres significativas en estas estimaciones, en particular en cuanto a las reclamaciones en el sector del turismo, el riesgo de nueva contaminación como resultado de un escape de hidrocarburos durante la operación de bombeo y el enfoque adoptado por los tribunales franceses sobre los criterios para la admisibilidad de las reclamaciones.

8.3.7 En vista de la incertidumbre en cuanto a la suma total de las reclamaciones surgidas del siniestro del *Erika*, el Comité Ejecutivo decidió que los pagos del Fondo de 1992 se limitasen de momento al 50% de la cuantía de la pérdida o daños de hecho sufridos por los respectivos demandantes, determinada por los expertos del Fondo de 1992. El Comité decidió también que el nivel de pagos se revisase en su 9ª sesión, a celebrar en octubre de 2000, habida cuenta de nuevas informaciones sobre el nivel probable de las reclamaciones (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 3.3.38).

8.3.8 La delegación francesa manifestó que el Gobierno francés había instigado el estudio a fin de averiguar el nivel de los daños para sus propios fines, así como para los del Fondo de 1992, y pensaba seguir el proceso tanto tiempo como fuese necesario. Aquella delegación confirmó que se pondrían a disposición del Comité nuevas informaciones resultantes del estudio.

8.4 Probable nivel de las reclamaciones

El Director continúa sus empeños por recoger información sobre el probable nivel de las reclamaciones. A este respecto se comunicará más información en una adición al presente documento. El Director también abordará el tema del nivel de pagos del Fondo de 1992 en dicha adición.

9 Otras fuentes de fondos

9.1 El Gobierno francés ha establecido un procedimiento conforme al cual los demandantes cuyas reclamaciones han sido aprobadas por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual podrían obtener pagos anticipados del Banco de desarrollo de las pequeñas y medianas empresas (BDPME). Estos anticipos representarían cierto porcentaje (actualmente fijado provisionalmente en 50%) de las sumas aprobadas por el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, tras deducción de toda cuantía

recibida de la Steamship Mutual y del Fondo de 1992. El anticipo máximo sería FFr30 000 (£3 000) para empresas de la industria, el comercio y los servicios, y FFr200 000 (£20 000) en el sector de pesca y maricultura. Las sumas pagadas en concepto de anticipos llevarían un interés del 1,5% anual. Hasta ahora el Banco no ha hecho anticipos. Parece que, mientras la Steamship Mutual y el Fondo de 1992 paguen el 50% de la suma aprobada de las distintas reclamaciones, es poco probable que se emplee este procedimiento de anticipos.

9.2 El Gobierno francés ha introducido también un plan para facilitar pagos de urgencia en el sector de pesca. Este plan es administrado por OFIMER (Oficina nacional interprofesional de los productos del mar y de la acuicultura), un organismo gubernamental adjunto al Ministerio de Agricultura y Pesca de Francia. OFIMER puede efectuar pagos a los demandantes de hasta FFr200 000 (£20 000) sobre la base de su propia evaluación de las pérdidas, sin consultar con la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. OFIMER ha manifestado que basa su evaluación en los criterios estipulados en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992.

9.3 Se ha informado al Director que, al 20 de septiembre de 2000, OFIMER había pagado FFr11 millones (£1,1 millones) a 458 demandantes del sector de pesca, representando el 50% de las cuantías determinadas por OFIMER.

9.4 En agosto de 2000, el Gobierno francés estableció un procedimiento para la prórroga de los plazos de pago de los impuestos y cobros de la seguridad social y para los pagos adelantados a través del BDPME a los demandantes del sector de turismo abocados a dificultades financieras. Tal plan será administrado por comités especiales creados en cada uno de los cinco departamentos afectados por el derrame de hidrocarburos.

10 Acciones judiciales contra el propietario del buque/Steamship Mutual y Total Fina

10.1 El propietario de un bote taxi de Concarneau ha incoado una acción judicial por vía sumaria contra el propietario del buque, 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 FFr1 millón (£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.

10.2 Deberá señalarse aquí que este demandante no había presentado reclamación alguna ante la Oficina de Tramitación de Reclamaciones.

10.3 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).

10.4 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 taxi (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 demandante pueda valerse de un juicio sumario. Por consiguiente se solicitó al Tribunal que declinase competencia.

10.5 En decisión dictada el 28 de abril de 2000, el Tribunal declinó competencia fundándose en que el demandante no había presentado buenos argumentos. Asimismo el Tribunal se refirió al hecho de que el demandante no había presentado previamente reclamación alguna ante la Oficina de Tramitación de Reclamaciones.

10.6 Posteriormente el propietario del bote entabló acción judicial en el Tribunal de gran instancia de Sables d'Olonne contra los cuatro demandados a que alude el párrafo 9.1 supra, reclamando indemnización por valor de FFr1 millón (£100 000).

10.7 En sentencia dictada el 5 de septiembre de 2000, el Tribunal de Sables d'Olonne declinó competencia por las mismas razones que se enuncian en el párrafo 10.5. El Tribunal nombró a un perito judicial para evaluar las pérdidas de hecho padecidas por el demandante.

11 Proceso de limitación

11.1 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.

11.2 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).

11.3 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 judicial conforme al artículo VIII del Convenio de responsabilidad civil de 1992.

12 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 aprobación 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).

13 Causa del siniestro

13.1 La Comisión Permanente de Investigación sobre los Siniestros Marítimos, de Francia, está llevando 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.

13.2 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.

13.3 La Comisión ha sacado las siguientes conclusiones preliminares sobre la causa del siniestro:

> El siniestro se puede atribuir probablemente 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 el 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.

13.4 El propietario del buque y la Steamship Mutual han expresado reservas con respecto a varios puntos de estas conclusiones preliminares.

13.5 Las autoridades de Malta han llevado a cabo asimismo una investigación sobre la causa del siniestro. Se espera que el informe de esta investigación sea publicado en breve.

13.6 Se está efectuando una investigación criminal sobre la causa del siniestro en el Tribunal de gran instancia 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.

13.7 A petición de varias partes, el Tribunal de Comercio de Dunquerque ha designado expertos para investigar la causa del siniestro ('peritaje 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.

13.8 El Tribunal de gran 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, y esto fue finalmente aceptado por las partes interesadas.

13.9 El Fondo de 1992 sigue las investigaciones, por mediación de sus abogados franceses y expertos técnicos.

13.10 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 fehaciente, 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.

14 Nombramiento de peritos judiciales para evaluar los daños

14.1 En abril de 2000 el Consejo General de Vandea y otros 47 demandantes solicitaron que los expertos designados por el Tribunal de gran instancia 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.

14.2 Conforme al derecho francés, una persona que haya sufrido daños tiene derecho a un reconocimiento del tribunal (peritaje judicial) destinado a determinar su pérdida. La solicitud al Tribunal de Sables d'Olonne fue cursada, no por los demandantes particulares de los sectores de pesca y turismo, sino por órganos públicos regionales.

14.3 En una audiencia del tribunal, el Fondo 1992 declaró que no objetaba en principio a que se le obligase a intervenir en el proceso. Pero el Fondo no estaba de acuerdo con la prórroga propuesta del mandato para los expertos del tribunal. El Fondo puntualizó que, si el tribunal diese a los expertos el mandato propuesto, ello les impondría una 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 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. En mayo de 2000, el Tribunal decidió conforme a la solicitud del Fondo.

14.4 En julio de 2000, el Departamento del Loira Atlántico y 22 comunas del mismo solicitaron que el Tribunal Administrativo de Nantes nombrase expertos para evaluar sus daños. En septiembre de 2000, el Tribunal designó un grupo de expertos (los mismos que ya habían sido nombrados por el Tribunal de gran instancia de Sables d'Olonne - véase párrafo 14.1) para evaluar el alcance de los daños sufridos por los demandantes.

14.6 En agosto de 2000, 23 comunas de Charente Marítimo solicitaron que el Tribunal Administrativo de Poitiers nombrase expertos judiciales para evaluar sus daños. El Tribunal aún no ha dictado su decisión.

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

15.1 En abril de 2000, el Consejo General de la Vandea 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)

15.2 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.

15.3 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 efectuar el reconocimiento y vigilancia del *Erika* y, al permitir a la nave 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 una nave construida hacía 25 años y cuyo certificado de clase había expirado. Han sostenido también que Total no había inspeccionado la nave como era debido y que en definitiva Total no había adoptado las medidas necesarias durante las 24 horas inmediatamente precedentes al siniestro para garantizar el salvamento del *Erika*.

15.4 El 3 de julio de 2000, tuvo lugar una primera audiencia procesal, en la cual el Fondo de 1992 presentó alegatos solicitando que se le permitiese intervenir en el proceso.

15.5 En mayo de 2000, se incoaron acciones judiciales en varios tribunales contra las partes a que se refiere el párrafo 15.1 supra. Dieciocho comunas, cuatro asociaciones de pesca, tres asociaciones de mejilloneros, un comité de turismo y una Cámara de Comercio, todos ellos del Departamento de la Vandea, entablaron demanda judicial en el Tribunal de Comercio de La Roche sur Yon. El Consejo General de Morbihan, ocho comunas de Morbihan, la Unión de Puertos y Bases Náuticas de Morbihan y el Comité de Turismo de Morbihan entablaron demanda judicial en el Tribunal de Comercio de Vannes. Nueve comunas de Morbihan entablaron demanda judicial en el Tribunal de Comercio de Lorient. Los demandantes solicitaron que los tribunales juzgasen a los demandados mancomunada y solidariamente responsables de indemnizar a los demandantes por los daños que sufrieron como resultado del siniestro del *Erika*. En todos estas acciones los demandantes basaban estas en los mismos fundamentos que las enunciadas en el párrafo 15.3.

15.6 Tuvieron lugar audiencias procesales en septiembre de 2000 en los tribunales a que se refiere el párrafo 15.5 supra. El Fondo de 1992 intervino en estos procesos y entabló acción judicial de naturaleza conservadora contra RINA SpA y Registro Italiano Navale (véase párrafo 17.3 infra).

15.7 En junio de 2000, la comuna de Mesquer en el Loira Atlántico entabló acción judicial contra el Grupo Total Fina en el Tribunal de Comercio de Saint Nazaire por razón de que el producto transportado por el *Erika* debía ser considerado como desechos y que Total Fina debía, por consiguiente, ser responsable de cualquier daño causado por dicho producto. El Director consideró que, como esta acción quedaba fuera del ámbito de los Convenios de 1992, no estimaba que el Fondo de 1992 debía intervenir en el proceso. Como se indicó en la 8ª sesión del Comité Ejecutivo, el Director tiene la intención, sin embargo, de seguir este proceso.

15.8 El Director estudia las cuestiones relativas a los varios procesos judiciales en cooperación con los abogados franceses e italianos del Fondo de 1992[<2>].

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

16.1 A finales de abril de 2000 RINA SpA y Registro Italiano Navale[<3>] incoaron acción judicial en el Tribunal de Siracusa (sección de Augusta) (Italia) contra los siguientes demandados:

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

16.2 RINA SpA y Registro Italiano Navale pidieron que el Tribunal declarase que no eran responsables, ni mancomunada ni solidaria ni alternativamente, por el hundimiento del *Erika* y por la contaminación de la costa francesa, ni por ninguna otra consecuencia cualquiera del siniestro.

16.3 Los demandantes pidieron asimismo que, en caso de que les juzgase responsables y hubiese un nexo causal entre esta responsabilidad hipotética 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 dispone en el Reglamento aplicable de los demandantes[<4>]; y

c) declarar que los tres primeros demandados mencionados en el párrafo 14.2.1 deben librarse de responsabilidad e indemnizar a los demandantes por toda cuantía que éstos puedan tener que pagar.

<2> Maître Jean-Serge Rohart (París) y el profesor Nicola Balestra (Génova).

<3> Según los demandantes, RINA SpA sustituyó al Registro Italiano Navale como sociedad de clasificación de Italia el 1 de agosto de 1999.

<4> Este Reglamento dispone: En ningún caso la responsabilidad de RINA, independientemente de la cuantía de los daños reclamados, excederá del valor igual a cinco veces el total de las comisiones recibidas por RINA en consideración a los servicios prestados de los que derivan los daños.

16.4 En el alegato al Tribunal, los demandantes declararon que el Registro Italiano Navale clasificó al *Erika* en agosto de 1998 y que RINA había 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).

16.5 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.

16.6 Los demandantes han mantenido que los Tribunales italianos son competentes conforme al artículo 5.3 del Convenio de Bruselas sobre Jurisdicción y Ejecución de Sentencias en Asuntos Civiles y Comerciales de 1968, que 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.

16.7 Los demandantes han argumentado que las disposiciones de encauzamiento en el artículo III.1 y III.4 del Convenio de responsabilidad civil de 1992 excluyen toda responsabilidad de las sociedades de clasificación. También han mantenido que ha quedado establecido por destacados casos ingleses y estadounidenses que el propietario del buque es la única parte responsable del funcionamiento, mantenimiento y navegabilidad de la nave, y que no hay responsabilidad que corresponda a la sociedad de clasificación, que no es ni garante ni aseguradora de la nave clasificada.

16.8 La primera audiencia del tribunal tendrá lugar el 4 de diciembre de 2000.

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

17.1 La política del Fondo de 1992 respecto a los recursos puede resumirse como sigue. El Fondo de 1992 debe emprender recurso siempre que sea apropiado, y en cada caso considerar si fuese posible recobrar del dueño del buque o de otras partes las cuantías que haya pagado a las víctimas sobre la base del derecho nacional aplicable. Toda decisión del Fondo de 1992 en cuanto a incoar o no tal acción deberá adoptarse caso por caso, habida cuenta de la perspectiva de éxito en el sistema jurídico en cuestión.

17.2 En su 8ª sesión, el Comité Ejecutivo tomó nota de la opinión del Director de que el Fondo de 1992 debe estudiar, por cuestión de política, si emprender recurso contra un demandado concreto sólo cuando hayan concluido las investigaciones sobre la causa del siniestro, y que por lo tanto hubiera decidido que era prematuro considerar cualquier recurso en el caso del *Erika* en esta coyuntura.

17.3 El Comité tomó nota de la opinión del Director de que sería en todo caso más natural que toda acción judicial relativa a la responsabilidad eventual de RINA SpA y Registro Italiano Navale fuera vista en los tribunales franceses. Se anotó también que, a fin de proteger la posición del Fondo de 1992, el Director había entablado por lo tanto acciones judiciales contra RINA SpA y Registro Italiano Navale en el Tribunal de Comercio de Vannes, el Tribunal de Comercio de La Roche sur Yon y el Tribunal de Comercio de Lorient, solicitando que los tribunales se unan al Fondo de 1992 en el proceso comenzado por el Consejo General de Morbihan y otros. Se señaló además que el Fondo de 1992 ha pedido que los tribunales suspendan los procedimientos hasta que hayan concluido los resultados de las diversas investigaciones sobre la causa del siniestro. Se observó que el Director había subrayado que las acciones del Fondo de 1992 son de naturaleza conservadora y que el Fondo se reservaba su derecho a presentar en fase posterior reclamaciones contra los dos demandados por el reintegro de las sumas que el Fondo pueda haber pagado en virtud de los Convenios de 1992 a las víctimas de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, y que el Fondo también se ha reservado el derecho de incoar acciones similares

contra cualquier otra parte que pueda ser responsable, a la luz de los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro.

17.4 La delegación observadora italiana opinó que no sería apropiado comentar los puntos de los documentos presentados por el Director (documentos 92FUND/EXC.8/2 y 92FUND/EXC.8/2/Add.1), relativos a las acciones judiciales que involucran a RINA, mientras estaban pendientes los procesos. Con todo, aquella delegación llamó la atención del Comité sobre el hecho de que el Registro Italiano Navale (RINA) había actuado en el caso del *Erika* como registro fehaciente conforme a un acuerdo con las autoridades de Malta. La delegación italiana pidió que el Fondo de 1992 tomase nota de esta información a la luz de las acciones incoadas por el Director contra RINA ante los Tribunales franceses.

17.5 El Comité Ejecutivo refrendó la postura del Director y las medidas adoptadas por él para proteger los intereses del Fondo de 1992, en particular las acciones incoadas contra RINA SpA y Registro Italiano Navale (documento 92FUND/EXC.8/8 párrafo 3.49).

17.6 El Fondo de 1992 presentará alegatos ante el Tribunal italiano antes de la audiencia prevista para el 4 de diciembre de 2000.

18 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

(a) tomar nota de la información que consta en el presente documento;

(b) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a los procesos judiciales a que se refieren las secciones 15 - 17; y

(c) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro y de las reclamaciones que se deriven del mismo.

_____