



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

ERIKA

Documento presentado por Francia

Resumen:	<p>El tribunal correccional de París ha dictado sentencia en esta causa el 16 de enero de 2008.</p> <p>El tribunal designa la corrosión generalizada del buque como una de las causas de su naufragio. Declara culpable de delito de contaminación al Sr. Giuseppe Savarese, accionista de la sociedad Tevere Shipping, armador propietario del buque, al Sr. Antonio Pollara, gestor técnico del buque, la sociedad de clasificación Registro Italiano Navale (RINA) y finalmente Total SA. Estas personas son condenadas a la cuantía máxima de las penas de multas incurridas, así como al pago de €192 millones de daños e intereses a las partes civiles. Estas indemnizaciones se añaden a las pagadas por los FIDAC.</p> <p>Los cuatro condenados han apelado la sentencia, así como 39 partes civiles.</p>
Medida que ha de adoptarse:	<p>Tomar nota de la información facilitada en el presente documento.</p>

1 Introducción

- 1.1 El Fondo de 1992 no es parte en el proceso penal relativo al siniestro del *Erika*. Sin embargo, da seguimiento a dicho proceso y da cuenta periódicamente al Comité Ejecutivo de los elementos de que dispone, a través de los documentos generales sobre la indemnización del *Erika* (véase por ejemplo el documento 92FUND/EXC.38/5 de la última sesión del Comité).
- 1.2 Con todo, ante la envergadura del proceso (15 acusados, 114 personaciones de partes civiles) y la complejidad de la decisión dictada, Francia ha juzgado necesario, para la cabal y completa información del Comité, establecer un documento informativo autónomo relatando lo más fielmente posible el contenido de la sentencia dictada el 16 de enero de 2008 por el tribunal correccional de París.

2 Los acusados y los cargos

- 2.1 Quince acusados fueron procesados: el capitán del buque, el tenedor de las acciones de las sociedades liberianas accionistas de la sociedad maltesa Tevere Shipping, armador propietario del buque, el gestor técnico del buque, dos responsables de diferentes sociedades de fletamento por

tiempo del buque, la sociedad de clasificación italiana RINA y uno de sus responsables, tres sociedades del grupo Total (Total SA, y dos filiales, Total Transport Corporation (TTC), fletadora de la travesía del *Erika*, y Total Petroleum Services LTD TPS, intermediaria de TTC), el director de asuntos jurídicos de la dirección comercial/naviera de Total, por contaminación, puesta en peligro de otro, o complicidad en uno de estos delitos, así como cuatro agentes del Estado que han intervenido en la gestión del siniestro, por abstención voluntaria de combatir un siniestro.

- 2.2 De estos diferentes cargos, solamente el de contaminación ha sido finalmente retenido por el tribunal.

3 La ley francesa ha sido juzgada conforme al Convenio MARPOL 73/78

- 3.1 El tribunal ha debido zanjar primero la cuestión de la conformidad de la ley francesa que reprime el delito de contaminación con las estipulaciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el protocolo de 1978 relativo al mismo (Convenio MARPOL 73/78).

- 3.2 En la fecha del naufragio del *Erika*, el delito de contaminación marítima por hidrocarburos era castigado de la manera siguiente (artículo 8 de la ley N° 83-583 de 5 de julio de 1983):

‘La imprudencia, la negligencia o la inobservancia de las leyes y reglamentos, cuya consecuencia haya sido un accidente marítimo tal como lo define el Convenio de Bruselas de 29 de noviembre de 1969 relativo a la intervención en alta mar, está castigada en la persona del capitán o del responsable de la conducta o de la explotación que ha provocado tal accidente o no ha adoptado las medidas necesarias para evitarlo, cuando este accidente haya entrañado una contaminación de las aguas territoriales, de las aguas interiores o de las vías navegables hasta el límite de la navegación marítima.

Las penas previstas en el siguiente apartado son aplicables, ya sea al propietario, ya sea a la entidad explotadora o a su representante legal o dirigentes de hecho si se trata de una persona moral, ya sea a cualquier otra persona distinta del capitán o el responsable a bordo que ejerza, en derecho o de hecho, un poder de control o de dirección en la gestión o la marcha del buque o de la plataforma, cuando este propietario, esta entidad explotadora o esta persona se haya encontrado en el origen de una contaminación en las condiciones definidas en el primer apartado.’

- 3.3 Esta disposición ha sido juzgada compatible con el Convenio MARPOL, ya que no tenía por objeto reprimir un derrame de hidrocarburos en el sentido de este convenio, sino una contaminación consecutiva a un accidente marítimo tal como lo define el Convenio de Bruselas de 29 de noviembre de 1969 relativo a la intervención en alta mar ^{<1>}. La contaminación que deriva del mismo es, según el tribunal, distinta de la relacionada con un derrame consiguiente a una avería y prevista, en otro marco convencional, por el Convenio MARPOL. Esta distinción es, sin embargo, establecida por la propia ley que consagra artículos específicos a los derrames ilícitos, promulgados en aplicación del MARPOL. Por consiguiente, el artículo 8 de la ley de 5 de julio de 1983 prevé una incriminación diferente de las promulgadas en aplicación de este convenio.

4 Cuatro acusados son condenados por contaminación

- 4.1 El Sr. Savarese, tenedor de las acciones de las sociedades liberianas accionistas de Tevere Shipping, y el Sr. Pollara, gestor técnico del buque, son designados como responsables de la situación de corrosión generalizada del buque. Han cometido una falta caracterizada por haber decidido, de manera deliberada y concertada, por razones de coste, una disminución de los trabajos, efectuados cuando la visita quinquenal del buque, en proporciones tales que no podían ignorar que ello ponía en

<1> El artículo 2 de este convenio define el accidente marítimo como un 'abordaje, una varada u otro siniestro de navegación o acontecimiento a bordo de un barco o en su exterior resultante en daños materiales o en una amenaza inminente de daños materiales a un barco o su cargamento.

juego la seguridad del buque. Al haber ejercido los dos un poder de control de la gestión del buque, entran en el campo del delito previsto por la ley de 5 de julio de 1983.

- 4.2 El tribunal ha juzgado igualmente a la sociedad de clasificación RINA culpable de haber renovado el certificado de clase del *Erika*, bajo la presión de restricciones comerciales y sin realizar reconocimientos de espesor reglamentarios, cuando las zonas sospechosas de corrosión sustancial eran el indicio manifiesto del estado preocupante de las estructuras del buque. Con lo cual el inspector de la sociedad ha cometido una falta por imprudencia que constituyó una de las causas del naufragio y que provocó el accidente marítimo.
- 4.3 Por otra parte, el tribunal se ha negado a hacer extensivo a la sociedad el beneficio de la excepción de inmunidad de jurisdicción concedida al Estado de Malta, de la que era delegada para extender certificados estatutarios y de seguridad. En efecto el tribunal ha recordado que la actividad de las sociedades de clasificación, cuando consiste en extender certificados de clase, a petición del propietario y en ejecución de un contrato concluido con él, es una actividad de orden privado.
- 4.4 El tribunal declara en fin que Total SA ha cometido una falta por imprudencia al aceptar, en el marco de la inspección previa, es decir la actividad de inspección de los petroleros a fin de verificar las condiciones de seguridad, que el *Erika* estuviera fletado para la travesía.
- 4.5 La sentencia recuerda que el transporte de productos negros calentados (carga del *Erika*), que son a la vez los más corrosivos para los buques y los más contaminantes para el medio ambiente, se realiza, según una práctica extendida, en los buques más viejos. Pues bien, el tribunal subraya que asumir el riesgo inherente al transporte marítimo deja de ser admisible y se convierte en una falta por imprudencia cuando, a los peligros resultantes de las condiciones de navegación de un petrolero, aunque cuente con todos sus certificados, se añaden otros peligros, tales como los relacionados con los años de servicio del buque, la discontinuidad de su gestión técnica y su mantenimiento, el modo de fletamento habitualmente elegido y la naturaleza del producto transportado, que se describen como otras tantas circunstancias claramente identificadas, desde el momento de la aceptación del *Erika* por la inspección de mantenimiento de Total SA, como para tener, cada una de ellas, una incidencia real en la seguridad. El tribunal declara así que, consideradas en conjunto, estas circunstancias deberían haber sido consideradas definitivamente como reparatorias para el despacho de cargas tan contaminantes como los productos petrolíferos, llamados productos negros, tales como el fueloil N° 2.
- 4.6 El tribunal se mostró indiferente al argumento según el cual las prácticas de Total en materia de inspección eran las mismas que las de otras compañías petroleras. Según él, estas prácticas incurren en la misma reprobación.
- 4.7 La falta cometida por imprudencia por Total SA ha tenido un papel causal en el naufragio puesto que, si el buque hubiera sido separado por la inspección de mantenimiento, no hubiera podido ser fletado; por lo tanto ella ha provocado como tal el accidente marítimo.
- 4.8 Las cuatro personas encausadas han sido reconocidas penalmente culpables del delito de contaminación y condenadas a multas de €375 000 (Total SA y RINA) y €75 000 (Sres. Savarese y Pollara). **Todos los demás acusados fueron exonerados.**

5 La acción civil se juzga admisible respecto al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (CRC)

- 5.1 Una parte de los acusados ha impugnado la admisibilidad de la acción civil declarando que el juez de lo penal no tiene competencia general en materia de indemnización de las víctimas de infracciones y que no le compete indemnizar más que los daños que son consecuencia directa de cometer una infracción, y no aquellos cuya reparación se rige por las reglas especiales de un convenio internacional. Pues bien, el Convenio internacional sobre responsabilidad civil de 1992 promulga reglas particulares para la responsabilidad civil relacionada con los daños debidos a contaminación por hidrocarburos exonerando de responsabilidad una lista de personas que figuran en su artículo

III.4.

- 5.2 Sobre esta cuestión, el tribunal ha indicado que la acción de reparación abierta por el Convenio, que, por su fundamento y las reglas promulgadas para su ejercicio, se distingue de la de daños e intereses de ordinario abierta a las partes civiles, no es exclusiva de cualquier otra que tenga el mismo objeto y escapa a la competencia de las jurisdicciones represivas nacionales más que si está dirigida contra las personas físicas o morales de las que el Convenio da **una lista limitada**.
- 5.3 El tribunal indica así que el Sr. Savarese no es ni el propietario del buque ni el encargado o mandatario del propietario, siendo el buque propiedad de la sociedad maltesa Tevere Shipping. Por consiguiente no puede beneficiarse de la exoneración de responsabilidad prevista por el Convenio. Del mismo modo el Sr. Pollara y la sociedad RINA no forman parte de las categorías previstas por el Convenio.
- 5.4 Finalmente, en lo que concierne a Total SA, la sentencia subraya que esta sociedad no era fletadora de la travesía del *Erika* puesto que el fletamento había sido realizado por una persona jurídica moral distinta, su filial TTC, y que aquella tampoco era poderdante de TTC para este fletamento. Por este hecho Total SA queda fuera del campo de aplicación de la regla convencional y puede ser condenada a pagar indemnizaciones a las partes civiles.

6 Reconocimiento de un perjuicio nacido del daño al medio ambiente

- 6.1 Ciertas partes civiles, y sobre todo las colectividades territoriales, habían deseado hacer del proceso del *Erika* un precedente jurisprudencial en Francia para la indemnización del daño al medio ambiente.
- 6.2 El tribunal ha reconocido el principio de esta indemnización a beneficio de ciertas colectividades locales y asociaciones, encuadrando la posibilidad de beneficiarse de esta indemnización. En efecto, según él, solamente las colectividades territoriales que reciben de la ley una competencia especial que les confiere una responsabilidad particular por la protección, la gestión y la conservación de un territorio, pueden pedir indemnización por un daño causado al medio ambiente en este territorio. Entre las colectividades locales francesas, el tribunal ha considerado solamente los departamentos que se benefician de tal competencia conferida por la ley. Sin embargo, solamente el departamento de Morbihan ha podido demostrar daños efectivos para 662 hectáreas de espacios sensibles de los que estaba encargado.
- 6.3 La sentencia reconoce por otra parte a las asociaciones reconocidas de protección del medio ambiente el derecho de pedir indemnización, no solamente del daño material y del daño moral directos o indirectos causados a los intereses colectivos que tienen por objeto defender, sino también de los daños al medio ambiente, que lesiona de manera directa e indirecta los intereses colectivos que tienen estatutariamente por misión salvaguardar. A este título, solamente la Liga de protección de las aves (LPO) obtiene una indemnización por razón del papel y de la inversión de esta asociación en este ámbito.

7 Indemnizaciones concedidas a las partes civiles

- 7.1 Las cuatro personas encausadas fueron condenadas a pagar solidariamente la suma de €192 123 400 a 70 partes civiles.
- 7.2 Esta suma cubre alrededor de €164 millones de indemnización (de ellos 153 millones a beneficio del Estado francés) a título de daño material sufrido, **deducidas las sumas ya pagadas por los FIDAC a este título**. El resto de las indemnizaciones lo constituyen €6,5 millones concedidos a las colectividades locales afectadas (regiones, departamentos, comunas) a título de daños a su reputación y a su imagen de marca, de €1,3 millones concedidos al departamento de Morbihan y a la Liga de protección de las aves por los daños al medio ambiente, y finalmente de €75 500 destinados a indemnizar el daño moral de una veintena de asociaciones, empresas y personas físicas.

- 7.3 El cuadro a continuación presenta el estado de las indemnizaciones concedidas por el tribunal a título de los diferentes daños.

Partes civiles (número de partes civiles afectadas)	Daño material	Daños a la reputación y a la imagen de marca	Daño moral	Daños al medio ambiente	Total
	€	€	€	€	€
Estado francés	153 808 690				153 808 690
Regiones (3)	4 304 105	7 000 000			11 304 105
Departamentos (4)	4 519 018	4 000 000		1 015 067	9 534 084
Comunas (40)	659 281	15 526 000			16 185 281
Asociaciones (11)	593 640		330 000	300 000	1 223 640
Varios (11)	22 023		45 500		67 598
Total	163 906 833	26 526 000	375 000	1 315 067	192 123 400

8 La causa volverá a ser juzgada en apelación

- 8.1 Los cuatro condenados han apelado contra la sentencia. El ministerio fiscal ha apelado igualmente contra la exoneración de Total Transport Corporation (TTC) y de Total Petroleum Services LTD (TPS). Treinta y nueve partes civiles, que contestan su falta de indemnización o su cuantía, han interpuesto igualmente apelación de la sentencia. Algunas de estas apelaciones conciernen igualmente la exoneración de las sociedades TTC y TPS así como la exoneración de las dos personas encausadas por haber fletado el buque a tiempo.
- 8.2 Al haber obtenido el Estado francés indemnización total de sus daños, evaluada después de la deducción de las sumas recibidas de los FIDAC, no ha interpuesto apelación de la sentencia. Cabe observar, en fin, que no ha interpuesto apelación alguna contra la exoneración de los cuatro agentes del Estado encausados y respecto de los cuales la sentencia es definitiva.

9 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a tomar nota de la información que consta en el presente documento.