



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

COMITÉ EJECUTIVO
40ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.40/4
26 febrero 2008
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

ERIKA

Nota del Director

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo de las novedades respecto a este siniestro.
Resumen del siniestro hasta la fecha:	<p>El 12 de diciembre de 1999, el <i>Erika</i> se hundió en el Golfo de Vizcaya, a unas 60 millas marinas de la costa de Bretaña, Francia. Quedaron afectados por los hidrocarburos unos 400 kilómetros de litoral, causando considerable impacto en particular en empresas del sector de pesca y turismo.</p> <p>Al 19 de febrero de 2008, se habían presentado 7 130 reclamaciones de indemnización, distintas de las del Gobierno francés y Total SA, por un total de €111 millones (£159 millones)^{<1>} y se ha evaluado el 99,7% de estas reclamaciones. Se han efectuado pagos de indemnización respecto de 5 927 reclamaciones por un total de €29,5 millones (£97,8 millones) (sección 3).</p> <p>Setecientos noventa y seis demandantes han presentado 420 acciones judiciales contra el propietario del buque, su aseguradora y el Fondo de 1992. Los tribunales habían dictado 129 sentencias y quedaban pendientes 48 acciones judiciales de 94 demandantes (sección 6).</p>
Novedades:	El Tribunal de lo penal de París dictó sentencia en enero de 2008, condenando al representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl), la sociedad de clasificación Registro Italiano Navale (RINA) y Total SA. La sentencia hacía a las partes condenadas mancomunada y solidariamente responsables de los daños causados por el siniestro y evaluaba los daños en €192,8 millones (£145,7 millones)

^{<1>} El tipo de conversión de euros a libras esterlinas se ha hecho sobre la base del tipo al 19 de febrero de 2008 (€1 = £0,7556), excepto en el caso de las reclamaciones pagadas por el Fondo de 1992 en que las conversiones se han hecho al tipo de cambio en el día de pago.

(sección 5).

En las acciones judiciales pendientes en los Tribunales de lo Civil, se dictaron once sentencias desde la última sesión del Comité Ejecutivo (sección 7).

Medida que se ha de adoptar:

Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Erika</i>		
Fecha del siniestro	12.12.1999		
Lugar del siniestro	Francia		
Causa del siniestro	Rotura, hundimiento		
Cantidad de hidrocarburos derramados	Aproximadamente 19 800 toneladas de fueloil pesado		
Zona afectada	Costa occidental de Francia		
Estado de abanderamiento del buque	Malta		
Arqueo bruto (AB)	19 666 AB		
Aseguradora P&I	Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (Steamship Mutual)		
Límite CRC	€2 843 484 (£9,7 millones)		
STOPIA/TOPIA aplicable	No		
Límite CRC + Fondo	€84 763 149 (£139,7 millones)		
Indemnización (€millones):	Reclamada pero aún no evaluada	Evaluada pero aún no pagada	Pagada
Daños materiales	0	0,09	2,55
Medidas de limpieza/preventivas	0,56	1,91	31,90
Pesca	0	0,19	10,73
Turismo	0,24	2,21	75,96
Varios	1,37	1,27	8,38
TOTAL	2,17	5,67	129,52
Notas:	El Gobierno francés y Total SA entablaron acciones judiciales contra el Fondo de 1992 reclamando €190,5 millones (£140 millones) y €143 millones (£105 millones). Estas reclamaciones no se han incluido en el cuadro ya que el Gobierno francés y Total SA se comprometieron a ponerse los últimos a la cola.		

2 Introducción

- 2.1 En el presente documento se explica la situación general respecto al siniestro del *Erika*, que ocurrió frente a la costa de Bretaña (Francia) el 12 de diciembre de 1999, y se abordan las novedades.

- 2.2 Respecto a los pormenores del siniestro, las operaciones de limpieza, la retirada de los hidrocarburos de los restos del naufragio del *Erika* y las consecuencias del derrame, se hace referencia al Informe Anual de 2006 (páginas 82-94).
- 2.3 Respecto a las investigaciones sobre la causa del siniestro y las acciones de recurso del Fondo de 1992, se hace referencia al documento 92FUND/EXC.34.6/Add 1.

3 Situación de las reclamaciones

- 3.1 Al 19 de febrero de 2008, se habían presentado 7 130 reclamaciones de indemnización, distintas de las del Gobierno francés y Total SA, por un total de €211 millones (£159 millones). Para esa fecha se había evaluado el 99,7% de las reclamaciones. Se habían rechazado alrededor de 1 012 reclamaciones, por un total de €31,8 millones (£24 millones).
- 3.2 Se habían efectuado pagos de indemnización respecto de 5 927 reclamaciones por un total de €129,5 millones (£97,9 millones), de los cuales la Steamship Mutual había pagado €12,8 millones (£9,4 millones) y el Fondo de 1992 €16,7 millones (£85,7 millones).
- 3.3 El cuadro siguiente detalla la situación respecto a las reclamaciones en diversas categorías:

Situación de las reclamaciones al 19 de febrero de 2008					
Categoría	Reclamaciones presentadas	Reclamaciones evaluadas	Reclamaciones rechazadas	Pagos efectuados	
				Número de reclamaciones	Cuantías €
Maricultura y ostricultura	1 007	1 004	89	846	7 763 339
Marisqueo	534	534	116	371	889 372
Embarcaciones pesqueras	319	319	29	282	1 099 551
Elaboradores de pescado y marisco	51	51	7	43	976 832
Turismo	3 695	3 691	457	3 205	75 954 268
Daños materiales	711	711	248	459	2 554 705
Operaciones de limpieza	150	145	12	127	31 894 444
Varios	663	654	54	594	8 383 921
Total	7 130	7 109	1 012	5 927	129 516 432

4 Pagos al Estado francés

- 4.1 En la sesión del Comité Ejecutivo de octubre de 2003, el Director manifestó que, si bien había considerable incertidumbre en cuanto a la cuantía total de las reclamaciones reconocidas, esta incertidumbre se había reducido desde abril de 2003 y que, por tanto, en un futuro próximo tal vez se pudiesen efectuar los pagos respecto a la reclamación del Gobierno francés. El Comité autorizó al Director a efectuar dichos pagos en la medida en que considerase que existía un margen suficiente entre la cuantía total de indemnización disponible y el riesgo del Fondo respecto a otras reclamaciones.
- 4.2 Tras revisar su anterior evaluación del nivel total de reclamaciones admisibles, el Director decidió en diciembre de 2003 que había un margen suficiente para que el Fondo de 1992 comenzase los pagos al Estado francés. En diciembre de 2003, el Fondo de 1992 abonó al Estado francés €10,1 millones (£6,8 millones), correspondientes a la reclamación subrogada

del Gobierno francés respecto a los pagos complementarios efectuados por el Gobierno a los demandantes del sector del turismo. En octubre de 2004, el Fondo de 1992 pagó al Estado francés otros €6 millones (£4 millones) relativos a los pagos complementarios del Gobierno francés efectuados conforme a un plan para facilitar pagos de urgencia a los demandantes en los sectores de la pesca, maricultura y producción de sal. En diciembre de 2005, el Fondo de 1992 efectuó un pago a cuenta al Estado francés de €15 millones (£10 millones) para los costes contraídos por las autoridades francesas en la intervención de limpieza. En octubre de 2006, el Fondo de 1992 efectuó otro pago de €10 millones (£6,7 millones) al Estado francés como contribución a los costes contraídos por las autoridades francesas en la intervención de limpieza.

- 4.3 El Director sigue supervisando la situación y considerará, a la luz de las novedades de los procedimientos judiciales con intervención de los Fondos, así como el resultado del proceso penal mencionado en el párrafo 5, si se puede efectuar otro pago al Estado francés.

5 Procesos penales

- 5.1 Sobre la base del informe de un experto designado por un magistrado en el Tribunal de lo penal de París, se presentaron acusaciones en dicho Tribunal contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), la propia empresa gestora, el gerente adjunto del Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), tres oficiales de la Armada francesa que eran responsables de controlar el tráfico marítimo frente a la costa de Bretaña, la sociedad de clasificación Registro Italiano Navale (RINA), uno de los gerentes de RINA, Total SA y algunos de sus ejecutivos.
- 5.2 Varios demandantes, incluido el Gobierno francés y varias autoridades locales, se unieron al proceso penal como partes civiles, reclamando indemnización de un total de €400 millones (£302 millones).
- 5.3 El juicio duró cuatro meses y concluyó el 13 de junio de 2007. El Fondo de 1992, aunque no es una Parte, siguió los procedimientos por medio de sus abogados franceses.
- 5.4 En su sentencia, dictada en enero de 2008, el Tribunal de lo penal halló a las cuatro partes siguientes responsables en lo penal: el representante del propietario del buque (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl), la sociedad de clasificación (RINA) y Total SA. El representante del propietario del buque y el presidente de la empresa gestora fueron sentenciados a pagar una multa de €75 000 cada uno. RINA y Total SA fueron sentenciados a pagar una multa de €75 000 cada uno. Todas las demás partes acusadas fueron absueltas.
- 5.5 En cuanto a la responsabilidad civil, la sentencia hacía a las cuatro partes mancomunada y solidariamente responsables de los daños causados por el siniestro y adjudicó a los demandantes en el proceso las pérdidas económicas, los daños a la imagen de varias regiones y municipios, daños morales y daños al medio ambiente. El Tribunal evaluó el total de los daños en la cuantía de €192,8 millones (£145,7 millones), incluidos €53,9 millones (£116,3 millones) al Estado francés.
- 5.6 La sentencia tiene 278 páginas. En el Anexo se presenta un resumen del abogado francés del Fondo.

6 Procesos judiciales con intervención del Fondo

- 6.1 El Consejo General de Vandea y varias entidades públicas y privadas han incoado acciones en diversos tribunales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual, compañías del Grupo Total SA y otros, solicitando que se juzgase a los demandados mancomunada y solidariamente responsables por las reclamaciones que no estuviesen cubiertas por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Fondo de 1992 pidió que se le permitiera intervenir en el proceso. En cuanto a la acción entablada por el Consejo General de Vandea, el Tribunal de Comercio de Nantes ha declarado que ha transcurrido el plazo de la acción (caducado) ya que no ha habido ninguna actividad de las partes durante más de dos años.
- 6.2 El Estado francés entabló acciones en el Tribunal de lo Civil de Lorient contra Tevere Shipping Co. Ltd., Panship Management and Services Srl., Steamship Mutual, Total Transport Corporation, Selmont International Inc., el fondo de limitación arriba referido y el Fondo de 1992, reclamando €190,5 millones (£140 millones).
- 6.3 Cuatro compañías del Grupo Total SA incoaron acciones judiciales en el Tribunal de Comercio de Rennes contra el propietario del buque, la Steamship Mutual, el Fondo de 1992 y otros, reclamando €143 millones (£105 millones).
- 6.4 La Steamship Mutual cursó una acción en el Tribunal de Comercio de Rennes contra el Fondo de 1992, solicitando, entre otras cosas, que el Tribunal tomase nota de que, en el desempeño de sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, la Steamship Mutual había abonado €12 843 484 (£9,4 millones) correspondientes a la cuantía de limitación aplicable al propietario del buque, de acuerdo con el Fondo de 1992 y su Comité Ejecutivo. La Steamship Mutual solicitó también que el Tribunal declarase que había desempeñado todas sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que se había abonado la cuantía de limitación y que el propietario del buque quedaba exonerado de su responsabilidad en virtud del Convenio. La Steamship Mutual solicitó asimismo que el Tribunal ordenara al Fondo de 1992 reembolsarle toda cuantía que haya pagado la aseguradora del propietario del buque en exceso de la cuantía de limitación.
- 6.5 Se presentaron reclamaciones por un total de €497 millones (£376 millones) contra el fondo de limitación del propietario del buque constituido por la Steamship Mutual. Esta cuantía incluye las reclamaciones del Gobierno francés y Total SA. Sin embargo, la mayoría de estas reclamaciones, aparte de las del Gobierno francés y Total SA, se han liquidado y parece, por tanto, que deben retirarse con respecto al fondo de limitación en la medida en que se relacionan con la misma pérdida o daños. El Fondo de 1992 recibió notificaciones formales, del liquidador del fondo de limitación, de las reclamaciones presentadas contra dicho fondo.
- 6.6 Debido a las interrupciones de una persona durante todas las audiencias relativas al siniestro del *Erika* en el Tribunal de Comercio de Rennes, todos los jueces de ese Tribunal decidieron en enero de 2006 que ya no se ocuparían de ningún proceso concerniente a dicho siniestro. Esta decisión se aplica a diez acciones judiciales en que intervenían 63 demandantes, incluidas las acciones contra el Fondo de 1992 y el fondo de limitación, y los procesos relativos al fondo de limitación del propietario del buque. El Presidente del Tribunal de Apelación de Rennes decidió el 12 de enero de 2006 transferir las acciones y procesos del Tribunal de Comercio de Rennes al Tribunal de Comercio de Saint-Brieuc. El Tribunal de Saint-Brieuc aceptó ocuparse de dichas acciones y procesos.
- 6.7 Setecientos noventa y seis demandantes han presentado acciones judiciales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. Al 19 de febrero de 2008 se habían alcanzado acuerdos extrajudiciales con gran número de estos demandantes (444 acciones) y los tribunales habían dictado sentencias respecto de 129 reclamaciones. Quedaban pendientes cuarenta y ocho acciones judiciales de 94 demandantes. La cuantía total

reclamada en las acciones pendientes, excluyendo las reclamaciones del Estado francés y Total SA, era de unos €50 millones (£37,8 millones).

- 6.8 El Fondo de 1992 proseguirá las deliberaciones con los demandantes cuyas reclamaciones no hayan prescrito, a fin de lograr transacciones extrajudiciales si resultara apropiado.

7 Procesos judiciales respecto a reclamaciones contra el Fondo de 1992

7.1 Tribunal de Comercio de Lorient

- 7.1.1 El Tribunal de Comercio de Lorient dictó cinco sentencias en septiembre y diciembre de 2007, un resumen de las cuales se facilita en el cuadro y los párrafos siguientes:

Demandante	Reclamadas 2000	Reclamadas 2001	Evaluación del Fondo	Evaluación del Tribunal
Empresario de tren turístico	€69 546	€69 625	€67 291 (2000) y rechazada (2001)	Acordada con el Fondo (2000) y rechazada (2001)
Vendedor de equipo de limpieza para instalaciones ostrícolas	€201 150		€52 927	Acordada con el Fondo (2000)
Propietario de propiedad para alquiler	€76 599	€32 341	€33 035 (2000) y rechazada (2001)	Acordada con el Fondo (2000) y rechazada (2001)
Agente inmobiliario	€180 486	€118 977	€102 039 (2000) y rechazada (2001)	Acordada con el Fondo (2000) y rechazada (2001)
Elaborador de mejillones		€218 993	Rechazada (2001)	Rechazada (2001)
Elaborador de mejillones		€459 214	Rechazada (2001)	Rechazada (2001)

Empresario de tren turístico

- 7.1.2 El empresario de un tren turístico había presentado una reclamación por pérdidas económicas sufridas en 2000 y 2001. El Fondo de 1992 había aceptado la reclamación relacionada con las pérdidas en 2000, y se había pagado al demandante la cuantía evaluada. El Fondo había rechazado la reclamación de 2001 considerando que no existía una relación de causalidad suficientemente estrecha entre las pérdidas reclamadas para 2001 y la contaminación causada por el siniestro del *Erika*.

- 7.1.3 En sentencia dictada en septiembre de 2007, el Tribunal de Comercio de Lorient aceptó la evaluación del Fondo de las pérdidas en 2000 y rechazó la reclamación de 2001 por considerar que no existía una relación de causalidad suficientemente estrecha entre las pérdidas reclamadas y la contaminación. El demandante ha apelado.

Vendedor de equipo de limpieza para instalaciones ostrícolas

- 7.1.4 Un vendedor de equipo de limpieza para instalaciones ostrícolas había presentado una reclamación por pérdidas económicas sufridas en 2000, que fue evaluada por el Fondo de 1992 en una cuantía inferior.

- 7.1.5 En septiembre de 2007, el Tribunal de Comercio de Lorient, tras manifestar que el tribunal no estaba vinculado por los criterios del Fondo, se mostró de acuerdo con la evaluación de las pérdidas por el Fondo. El demandante no ha apelado.

Propietario de propiedad para alquiler

- 7.1.6 El propietario de una propiedad para alquiler había presentado una reclamación por pérdidas económicas sufridas en 2000 y 2001. Las pérdidas sufridas en 2000 habían sido evaluadas por el Fondo, y se había pagado al demandante la cuantía evaluada. La reclamación por pérdidas en 2001 había sido rechazada porque el Fondo consideraba que no existía una relación de causalidad suficientemente estrecha entre las pérdidas y la contaminación causada por el siniestro del *Erika*.

- 7.1.7 En su sentencia, dictada en diciembre de 2007, el Tribunal de Comercio de Lorient se mostró de acuerdo con la evaluación del Fondo sobre las pérdidas en 2000. En cuanto a la reclamación por pérdidas en 2001, el Tribunal manifestó que el hecho de que no hubiera contaminación en la zona en que el negocio del demandante funcionaba en 2001, lo que en opinión del Tribunal no estaba probado, no era pertinente si se probase que el demandante había sufrido pérdidas como consecuencia directa del siniestro. El Tribunal concluyó, sin embargo, que el demandante no había probado que hubiera sufrido pérdidas en 2001 a consecuencia del siniestro del *Erika* y por consiguiente rechazó la reclamación.

Agente inmobiliario

- 7.1.8 Un agente inmobiliario presentó una reclamación por pérdida de ingresos relacionada con una propiedad para alquiler en 2000 y 2001. El Fondo de 1992 había indemnizado al demandante por su pérdida en 2000 pero había rechazado la reclamación para 2001.
- 7.1.9 En su sentencia, dictada en diciembre de 2007, el Tribunal de Comercio de Lorient, tras hacer la misma declaración que la mencionada en el párrafo 7.1.7, se mostró de acuerdo con la evaluación del Fondo de las pérdidas en 2000 y rechazó la reclamación para 2001, por considerar que el demandante no había sufrido pérdidas a consecuencia del siniestro. El demandante no ha apelado contra la sentencia.

Dos elaboradores de mejillones

- 7.1.10 Dos elaboradores de mejillones habían presentado reclamaciones por pérdidas económicas en 2000 y 2001. Las reclamaciones relativas a las pérdidas sufridas en 2000 habían sido acordadas con el Fondo de 1992 pero se habían rechazado las reclamaciones relativas a las pérdidas en 2001.
- 7.1.11 En su sentencia, dictada en diciembre de 2007, el Tribunal, tras hacer la misma declaración que la mencionada en el párrafo 7.1.7, rechazó las reclamaciones por considerar que los demandantes no habían sufrido pérdidas en 2001 a consecuencia del siniestro. Ambos demandantes han apelado.

7.2 Tribunal de Apelación de Poitiers

- 7.2.1 En febrero de 2008, el Tribunal de Apelación de Poitiers dictó sentencias respecto a cinco reclamaciones de empresas del sector de turismo relativas a 'pérdidas puramente económicas' en casos en que el Fondo de 1992 había apelado.

Minorista de equipo de deporte náutico

- 7.2.2 Una compañía que vendía equipo de deporte náutico había presentado una reclamación por

€19 291 (£13 095) por pérdidas sufridas en 2000 a consecuencia del siniestro del *Erika*, en su doble actividad de ventas a los turistas y a escuelas de vela en la Vandea. El Fondo de 1992 había evaluado la reclamación por pérdidas debidas a la reducción de ventas a los turistas en €549 (£370), pero había rechazado la reclamación por pérdida de ventas a las escuelas de vela porque esas ventas se relacionaban con servicios facilitados a otras empresas del sector de turismo pero no directamente a los turistas (las llamadas reclamaciones de 'segundo grado') y que, por tal razón, no existía una relación de causalidad suficiente entre la contaminación y las pérdidas supuestas.

- 7.2.3 En su sentencia, el Tribunal de Comercio de La Roche-sur-Yon había manifestado que no estaba vinculado por los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992 y que incumbía al Tribunal interpretar el concepto de 'daños ocasionados por contaminación', en los Convenios de 1992 y aplicarlo a la reclamación concreta, determinando si existía una relación de causalidad suficientemente estrecha entre el suceso que llevó a los daños ('le fait générateur') y las pérdidas sufridas, y determinando la medida del daño sufrido por las víctimas según los criterios del derecho francés. El Tribunal halló que no había duda de que existía una relación de causalidad directa entre la contaminación causada por el siniestro del *Erika* y las pérdidas sufridas, y que sobre estas no cabía duda. Por tales razones, el Tribunal aceptó la cuantía reclamada en su totalidad y ordenó al Fondo indemnizar al demandante en consecuencia. El Fondo de 1992 apeló contra la sentencia.
- 7.2.4 En su sentencia, en febrero de 2008, el Tribunal de Apelación de Poitiers manifestó que los tribunales nacionales tienen que interpretar la noción de daños ocasionados por contaminación según los Convenios de 1992, y que al hacerlo así los tribunales nacionales no estaban vinculados por los criterios de admisibilidad elaborados por el Fondo, en particular los criterios de no admisibilidad de las llamadas reclamaciones de 'segundo grado'. Con todo, el Tribunal consideró que las pérdidas sufridas por el demandante en 2000 fueron recuperadas en 2001, ya que algunas de las ventas que hubieran tenido lugar en 2000 solo fueron aplazadas hasta 2001, y concluyó que el demandante no había sufrido pérdidas en 2000. Por consiguiente, el Tribunal aceptó la cuantía de la evaluación de la reclamación del Fondo de 1992.

Actividades de alquiler estacional

- 7.2.5 En septiembre de 2005, el Tribunal de Comercio de La Roche-sur-Yon había dictado otras cuatro sentencias relativas a reclamaciones de agencias inmobiliarias de la Vandea por pérdidas sufridas en su actividad de alquiler estacional de apartamentos amueblados y villas en el año 2000, supuestamente a consecuencia de la reducción del número de turistas en la zona afectada debido al siniestro del *Erika*. En cuanto a tres de las reclamaciones, el Fondo evaluó las pérdidas en una cuantía inferior a lo reclamado. La cuarta reclamación fue rechazada por el Fondo de 1992 ya que, en opinión de este, el demandante no había probado pérdidas ningunas.
- 7.2.6 En las cuatro sentencias, el Tribunal de Comercio de La Roche-sur-Yon había hecho las mismas declaraciones respecto a los criterios de admisibilidad del Fondo de 1992 y la interpretación del concepto de 'daños ocasionados por contaminación' en los Convenios de 1992 las que se indican en el párrafo 7.2.3. El Tribunal manifestó que no se habían suscitado dudas sobre la existencia de una relación de causalidad entre la contaminación causada por el siniestro del *Erika* y las pérdidas sufridas. El Tribunal consideró que la evaluación de la pérdida no se podía calcular solamente sobre la base del número de 'mandats' (cartera de alquileres recibidos por el agente), sino que había que tener en cuenta también el número de semanas que se habían alquilado los apartamentos o las casas. Por consiguiente, el Tribunal concedió las cuantías plenas reclamadas a tres de los cuatro demandantes y decidió que las sentencias fueran inmediatamente ejecutables, tanto si se hubieran hecho apelaciones como si no. En el caso del demandante cuya reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992,

el Tribunal concedió al demandante la cuantía de €1 696 (£7 900), comparada con la cuantía reclamada de €25 383 (£17 200).

- 7.2.7 Los expertos del Fondo de 1992 examinaron las sentencias y no las consideraron razonables, ya que el Tribunal no había llevado a cabo una evaluación cuantitativa de las reclamaciones. Basándose en la opinión de los expertos, el Fondo de 1992 interpuso apelaciones contra las sentencias.
- 7.2.8 En febrero de 2008, el Tribunal de Apelación de Poitiers dictó sus sentencias. En las cuatro sentencias, el Tribunal manifestó que la responsabilidad del Fondo conforme al Convenio del Fondo de 1992 es subsidiaria de la del propietario del buque conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que el Fondo y el propietario del buque no pueden utilizar como defensa de una acción judicial de indemnización los criterios elaborados por el Fondo en el contexto del Convenio del Fondo de 1992, que trata específicamente de la creación del Fondo de 1992. Al evaluar la cuantía de las pérdidas, el Tribunal no estaba de acuerdo con el método de evaluación empleado por el Fondo. En tres casos el Tribunal consideró que la evaluación no se podía calcular sobre la base del número de 'mandats', sino del número de semanas que se habían alquilado los apartamentos o las casas. No obstante, en el cuarto caso el Tribunal simplemente calculó la pérdida comparando las ventas de 2000 con las de 1999. El Tribunal aceptó la cuantía de la evaluación llevada a cabo por el Fondo respecto de una de las reclamaciones y concedió cuantías inferiores a las otorgadas en el primer caso con respecto a las otras tres reclamaciones. Los pormenores de las cuatro reclamaciones se resumen en el siguiente cuadro:

	Cuantía reclamada	Cuantía evaluada por el Fondo	Cuantía concedida por el Tribunal de Primera Instancia	Cuantía concedida por el Tribunal de Apelación
1 - Alquiler de propiedades	€12 096	€ 851	€12 096	€ 851
2 - Alquiler de propiedades	€9 179	€12 016	€9 179	€9 852
4 - Alquiler de propiedades	€17 080	€12 550	€17 080	€15 022
5 - Alquiler de propiedades	€25 338	€0	€1 696	€ 632

- 7.2.9 El Director ha examinado estas cuatro sentencias, en particular aquellas en que el Tribunal de Apelación no ha estado de acuerdo con la evaluación por el Fondo respecto de la reclamación, y como ninguna de ellas suscitaba asuntos o cuestiones de principio, ha decidido que el Fondo no apele.

7.3 Tribunal de Casación - Confirmación de la sentencia dictada por el Tribunal de Comercio de Rennes

Reclamaciones de un pescador y de un sindicato local de pescadores

- 7.3.1 Un pescador había presentado una reclamación de €8 027 (£5 900) relativa a la pérdida de ingresos debido al siniestro del *Erika*. El demandante había aceptado la evaluación de su reclamación llevada a cabo por el Fondo en €1 357 (£900). El demandante había recibido dos pagos provisionales de un total de €1 085 (£740) y había firmado recibos finales de pago y finiquitos de acciones respecto de aquella cuantía, dejando pendiente un pago de €72 (£160). Antes de efectuarse el último pago de indemnización, el demandante entabló proceso contra el Fondo de 1992 argumentando que el acuerdo alcanzado con el Fondo no era válido y reclamando indemnización por pérdidas de un total de €9 942 (£5 000).

- 7.3.2 Un sindicato local de pescadores se unió a este proceso judicial apoyando a este demandante, que es uno de sus miembros. El sindicato no hizo una reclamación específica por pérdidas o daños causados por el siniestro del *Erika*, pero reclamó contra el Fondo de 1992 la cuantía simbólica de €1 (£0,7) por daños no definidos.
- 7.3.3 En sentencia dictada en mayo de 2006, el Tribunal de Apelación Rennes confirmó la sentencia del Tribunal de Comercio con respecto al demandante individual ya que, al haber firmado un acuerdo de recibo final de pago y finiquito de acciones, había perdido su derecho a demandar al Fondo y la Steamship Mutual. El Tribunal consideró que el Fondo de 1992 y la Steamship Mutual, al brindar una indemnización amistosa a las víctimas de la contaminación causada por el *Erika*, habían evitado la necesidad de que el demandante se viese envuelto en un litigio largo y caro, y además habían actuado conforme a los requisitos del derecho francés. El Tribunal consideró asimismo que si el demandante había asentido con el acuerdo amistoso a la sazón, era porque había hallado conveniente hacerlo así, y que su oposición dos años después había de considerarse demasiado tardía e inválida.
- 7.3.4 El Tribunal manifestó que la acción judicial del sindicato era admisible, ya que cualquier sindicato podía ser parte en un proceso judicial para defender los intereses generales de los miembros de la profesión que representa. El Tribunal reconoció el derecho del sindicato a cuestionar en términos generales los procesos y modalidades de indemnización de los pescadores y otros que derivan sus ingresos del mar, si bien determinó que el sindicato no debía ocuparse de las pérdidas individuales sufridas por las víctimas de la contaminación. Sin embargo, el Tribunal desestimó la reclamación del sindicato, ya que no estaba bien fundada. Los demandantes han interpuesto otra apelación ante el Tribunal de Casación.
- 7.3.5 En diciembre de 2007, el Tribunal de Casación rechazó la apelación, hallando que el acuerdo alcanzado entre el demandante y el Fondo era válido, ya que contenía concesiones por cada parte.

8 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; e
- b) impartir al Director las instrucciones que considere adecuadas respecto a la tramitación de este siniestro.

* * *

ANEXO

«ERIKA»

Resumen de la sentencia de 16 de enero de 2008 dictada por el Tribunal Correccional de París

El 16 de enero de 2008, tras ocho años de instrucción y cuatro meses de proceso, el Tribunal de Primera Instancia de París, que estatuye en lo penal, se pronunció mediante una sentencia de 278 páginas sobre las responsabilidades contraídas en el naufragio del «Erika», acaecido el 12 de diciembre de 1999, así como sobre las reclamaciones de indemnización civil presentadas por aproximadamente un centenar de partes civiles.

1. Personas demandadas y cargos: Conforme a una resolución de remisión de 3 de febrero de 2006, quince personas morales y físicas fueron remitidas al Tribunal Correccional de París para ser juzgadas por los siguientes cargos:

- Por contaminación y puesta en peligro de la vida ajena:
 - El Sr. Giuseppe Savarese, armador propietario del buque «Erika»,
 - el Sr. Antonio Pollara, responsable de la empresa Panship encargada de la gestión técnica del buque,
 - los Sres. Mauro Clemente y Alessandro Ducci, directivos de las empresas Selmont y Amarship, fletadoras por tiempo del buque «Erika»,
 - la sociedad de clasificación italiana Rina en calidad de persona moral,
 - el Sr. Gianpiero Ponasso, director de la sociedad Rina,
 - el Sr. Karun Mathur, capitán del buque «Erika».

- Por contaminación, complicidad de puesta en peligro de la vida ajena y abstención voluntaria de disponer las medidas para combatir un siniestro:
 - El Sr. Bertrand Thoullin, responsable de «Asuntos jurídicos - Contrato y Seguridad» en la dirección Trading & Shipping de la empresa TotalFinaElf.

- Por contaminación y complicidad de puesta en peligro de la vida ajena:
 - La empresa Total SA, en calidad de persona moral,
 - la empresa Total Gas & Power Services Ltd., anteriormente Total Petroleum Services, en calidad de persona moral (a continuación denominada TPS),
 - la empresa Total Transport Corporation, en calidad de persona moral (a continuación denominada TTC),

- Por abstención voluntaria de disponer las medidas para combatir un siniestro:
 - El comandante Geay, oficial de la prefectura marítima de Brest,
 - el almirante de Montval, oficial de la prefectura marítima de Brest,
 - el Comisionado principal Velut, oficial de la prefectura marítima de Brest,
 - el Sr. Le Jeune, director adjunto del Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS).

2. Sentencias absolutorias pronunciadas por el Tribunal: El Tribunal Correccional de París ha absuelto al almirante De Montval, al comandante Geay, al Comisionado principal Velut, a los Sres. Lejeune, Thoullin, Ponasso, Clemente, Ducci y Mathur, así como a las empresas TTC y TPS de los cargos de contaminación, de puesta en peligro de la vida ajena o de complicidad en ello y de abstención voluntaria de combatir un siniestro.

Las empresas TTC y TPS han sido absueltas por los motivos siguientes:

- *Absolución de la empresa TTC*: El juez instructor había invocado contra la empresa TTC, fletadora del buque «Erika», una falta por imprudencia de índole a comprometer su responsabilidad penal, por haber fletado el buque más allá del límite de validez de fletamento fijado por la inspección de mantenimiento de Total. Ni la información judicial, ni la vista ante el Tribunal le han permitido a este último aclarar la duda sobre el nexo causal entre los comportamientos que el juez instructor califica de culpables y el naufragio. Considerando que el acusado goza del beneficio de la duda, el Tribunal ha pronunciado la sentencia absolutoria de la empresa TTC.
- *Absolución de la empresa TPS*: El juez instructor había invocado contra la empresa TPS, que actuó como intermediario entre el fletador del «Erika» y los armadores, una falta por imprudencia por no haberse percatado de que el límite de validez de fletamento del buque, fijado por la inspección de mantenimiento, había vencido en la fecha en que se concertó el fletamento. Asimismo, se le había imputado el no haber procedido a verificaciones más detalladas durante el procedimiento de fletamento del «Erika». La sentencia absolutoria de la empresa TPS se ha pronunciado por los mismos motivos que para la empresa TTC, porque existe una duda sobre el nexo causal entre los comportamientos que el juez instructor califica de culpables y el naufragio.

3. Fundamento jurídico de las culpabilidades invocadas por el Tribunal: En aplicación de la ley de 5 de julio de 1983 que reprime los delitos de contaminación, el Tribunal ha considerado que eran culpables del delito de contaminación de las aguas y vías navegables francesas los siguientes acusados:

- El Sr. Savarèse, propietario del buque «Erika», ha sido condenado al pago de una multa por delito de 75 000 €
- el Sr. Pollara, gestor del buque, ha sido condenado al pago de una multa por delito de 75 000 €
- la sociedad Rina en calidad de sociedad de clasificación del buque, que había renovado los certificados al término de los trabajos de reparación efectuados bajo su control, ha sido condenada al pago de una multa por delito de 375 000 €
- la empresa Total SA, que había ejercido durante las operaciones de inspección de mantenimiento un poder de dirección y de control en la gestión y la marcha del buque, ha sido condenada al pago de una multa por delito de 375 000 €

En aplicación del derecho francés, el Tribunal ha hecho constar que:

- La ley nacional se refiere a los textos internacionales (Convenio de Bruselas de 29 de noviembre de 1969 relativo a la intervención en alta mar y el Convenio MARPOL de 1973),
- la ley nacional no es contraria a las normas internacionales,
- la infracción se ha cometido en una zona económica exclusiva francesa en la cual el Estado ribereño tiene jurisdicción para la protección y la preservación del medio marino en virtud de la Convención sobre el Derecho del Mar de Montego Bay de 10 de diciembre de 1982.

«La ley penal francesa es aplicable a las infracciones cometidas más allá del mar territorial, cuando los convenios internacionales y la legislación así lo prevén» (páginas 180 y 181 de la sentencia).

4. En particular, hechos imputados a la empresa Total SA: el juez instructor ha reprochado a la empresa Total faltas por imprudencia cometidas durante las operaciones de inspección de mantenimiento previas al fletamento del «Erika», así como a título de las condiciones del propio fletamento. El Tribunal ha considerado que se había establecido el nexo causal entre dichas

imprudencias y el naufragio y ha invocado la responsabilidad penal de Total SA por contaminación de las aguas y vías navegables francesas por razón de su aceptación del «Erika» para el fletamento:

- La inspección del petrolero, que se efectúa bajo la responsabilidad directa del servicio de inspección de mantenimiento de Total, no debería haber permitido que se fletara un buque con veintitrés años de servicio, que había tenido ocho nombres con tres pabellones diferentes. Esta constatación dejaba presumir varios cambios de propietario y de sociedad de clasificación. *«Esta situación podía entrañar un riesgo de discontinuidad del mantenimiento del buque»*. Así pues, el Tribunal ha juzgado que:

«Aunque asumir el riesgo inherente al transporte marítimo sea, por naturaleza, admisible, deja de serlo 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 los certificados, se añaden otros peligros, tales como los relacionados con los años de servicio del buque, la discontinuidad de la gestión técnica y el 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 hasta el fletamento por la inspección de mantenimiento de la actual empresa Total SA, teniendo cada una de ellas una incidencia real en la seguridad.

Consideradas en conjunto, estas circunstancias deberían haber sido consideradas definitivamente como redhibitorias para el despacho de cargas tan contaminantes como los productos petrolíferos, llamados productos negros, tales como el fueloil N° 2.

Si el buque hubiera sido separado definitivamente del servicio, el 24 de noviembre de 1998, no habría podido ser fletado un año y dos días después por TTC para su última travesía. Esta imprudencia ha tenido, por tanto, un papel causal en el naufragio y ha provocado como tal el accidente marítimo» (Página 217).

- Para determinar si esta falta por imprudencia constituía una infracción, el Tribunal debía investigar si el autor, la empresa Total, había ejercido *«en derecho o de hecho, un poder de control o de dirección en la gestión o la marcha del buque»* (artículo 8 de la ley de 5 de julio de 1983). El Tribunal ha estimado que, de hecho, la empresa Total había dispuesto y ejercido un poder de control de la gestión del buque aceptado para el fletamento de la travesía.

5. Indemnizaciones concedidas por el Tribunal: Las indemnizaciones concedidas a las partes civiles por el Tribunal están fundamentadas en el derecho francés. El Tribunal ha estimado que:

- El sistema de Convenios de 1992 no priva a las partes civiles de su derecho a obtener indemnización del perjuicio ante la jurisdicción represiva,
- el Convenio de 1992 sobre la responsabilidad civil en materia de contaminación prevé una acción que se distingue de la de daños y perjuicios abierta a las partes civiles.

Además, el Tribunal ha estimado que el párrafo 4 del artículo III del Convenio sobre la Responsabilidad Civil de 1992, que estipula que no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación contra los empleados o agentes del propietario del buque, el fletador, armador o gestor naval y otros, no era aplicable a este caso, con lo que el Tribunal era competente para condenar a las cuatro personas reconocidas culpables al pago de indemnizaciones civiles (página 234 de la sentencia).

El Tribunal ha tomado nota de que:

- El Sr. Savarèse ha declarado que no es ni el propietario del buque, ni el empleado o agente del propietario,

- el Sr. Pollara, según sus declaraciones, no es ni el empleado ni el agente de Tevere Shipping,
- la sociedad Rina ha pretendido que forma parte de la categoría de «*cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque*» (párrafo 4 b) del artículo III). El Tribunal ha considerado, no obstante, que esta categoría de personas debe entenderse únicamente en relación con las personas que, sin ser miembros de la tripulación, presten servicios para el buque participando directamente en la operación marítima (página 235 de la sentencia).
- la empresa Total SA «*no era ni el fletador del petrolero (comoquiera que se le describa), ni el armador ni ninguno de sus empleados o agentes*».

Por tanto, las cuatro personas cuya culpabilidad se ha invocado, no forman parte de ninguna de las categorías contempladas en el párrafo 4 del artículo III del Convenio de 1992. La acción civil fundada en el delito de contaminación está sujeta pues al régimen del derecho común instaurado por la ley francesa.

La cuantía total de las indemnizaciones concedidas por el Tribunal para el conjunto de demandantes asciende a 192 808 480 €. De esta cuantía, se le ha concedido al Estado francés una indemnización de 153 808 690 €, y el importe restante de 38 999 790 € se repartirá entre las 67 partes civiles.

Las cuatro partes juzgadas responsables del naufragio han sido condenadas solidariamente al pago del conjunto de estas indemnizaciones.
