



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 de los sectores de pesca y turismo.</p> <p>Al 12 de febrero de 2009, se habían presentado 7 131 reclamaciones de indemnización de un total de €388,9 millones (£349,6 millones)^{<1>} habiéndose evaluado el 99,7% de las mismas. Se han efectuado pagos de indemnización de un total de €129,7 millones (£95,2 millones) respecto a 5 938 reclamaciones.</p> <p>Setecientos noventa y seis demandantes presentaron acciones judiciales contra el propietario del buque, su aseguradora y el Fondo de 1992. Se han alcanzado acuerdos extrajudiciales con gran número de estos demandantes y los tribunales han dictado sentencias respecto de una serie de otras reclamaciones. Quedan pendientes 28 acciones de unos 46 demandantes. La cuantía total reclamada en las acciones pendientes, sin incluir las reclamaciones de Total, es de unos €25 millones (£22,5 millones).</p>
Novedades:	La comuna de Mesquer había entablado una acción judicial contra Total ante los tribunales franceses, en la que alegaba que la carga a bordo del <i>Erika</i> eran residuos según la definición del Derecho europeo. El Tribunal Supremo de Justicia de Francia había remitido esta cuestión al Tribunal de Justicia Europeo (TJE) que dictó sentencia en junio de 2008. El Tribunal Supremo de Francia dictó sentencia en diciembre de 2008, siguiendo el asesoramiento del TJE. El Tribunal Supremo concluyó que el fueloil, una vez derramado y mezclado con agua del mar y sedimentos, se convirtió en

^{<1>} La conversión de las monedas se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 11 de febrero de 2009 (€1 = £0,8989), excepto en el caso de los pagos efectuados por el Fondo de 1992, en el que la conversión se ha efectuado al tipo de cambio en la fecha de pago.

un 'residuo' conforme al derecho europeo, y que no se podía exigir que el productor del 'residuo' cargase con el coste de eliminarlo si se determinase que había contribuido al riesgo de la contaminación. El Tribunal Supremo transfirió el caso al Tribunal de Apelación de Burdeos para que decidiese si Total contribuyó a que ocurriese la contaminación causada por el siniestro del *Erika*.

Desde la última sesión del Comité Ejecutivo de octubre de 2008 se han dictado tres sentencias que afectan al Fondo de 1992. Se facilitan detalles de las mismas en la sección 6.

Medida que se ha de adoptar:

Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Erika</i>
Fecha del siniestro	12.12.99
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	€12 843 484 (£11,5 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite CRC + Fondo	€84 763 149 (£166 millones)
Indemnización:	Cuantía total pagada: €29,7 millones (£95,2 millones)
Últimos en la cola:	El Gobierno francés y Total se comprometieron a ser los últimos en la cola después de todos los demás demandantes.
Acciones judiciales:	Quedan pendientes 28 acciones judiciales de 46 demandantes. La cuantía total reclamada en el tribunal es de €25 millones (£22,5 millones)

2 Introducción

- 2.1 En el presente documento se expone la situación general respecto al siniestro del *Erika*, acaecido 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*, el fondo de limitación del propietario del buque, la cuantía máxima disponible para indemnización, los compromisos de Total y el Gobierno francés y otras fuentes de financiación, se remite al Informe Anual de 2007 (páginas 77 a 90).
- 2.3 Respecto a las investigaciones sobre la causa del siniestro y las acciones de recurso del Fondo de 1992, se remite al documento 92FUND/EXC.34/6/Add 1.

3 Situación de las reclamaciones

- 3.1 Al 12 de febrero de 2009, se habían presentado 7 131 reclamaciones de indemnización, aparte de las del Gobierno francés y de Total, de un total de €10 millones (£188,8 millones). Para esa

fecha se había evaluado el 99,7% de estas reclamaciones. Se habían desestimado alrededor de 1 016 reclamaciones, de un total de €31,8 millones (£28,6 millones).

3.2 Se habían efectuado pagos de indemnización respecto a 5 938 reclamaciones de un total de €129,7 millones (£95,2 millones), de los cuales €12,8 millones (£9,4 millones) habían sido abonados por la Steamship Mutual, la aseguradora del propietario del buque, y €16,9 millones (£85,8 millones) por el Fondo de 1992).

3.3 El cuadro siguiente detalla la situación de las reclamaciones en diversas categorías:

Situación de las reclamaciones al 12 de febrero de 2009					
Categoría	Reclamaciones presentadas	Reclamaciones evaluadas	Reclamaciones rechazadas	Pagos efectuados	
				Número de reclamaciones	Cuantía €
Maricultura y ostricultura	1 007	1 004	89	846	7 763 339
Marisqueo	534	534	116	373	892 502
Embarcaciones pesqueras	319	319	30	282	1 099 551
Elaboradores de pescado y marisco	51	51	7	44	977 631
Turismo	3 696	3 693	457	3 210	76 108 170
Daños materiales	711	711	250	460	2 556 905
Operaciones de limpieza	150	145	12	128	31 904 886
Varios	663	655	55	595	8 387 521
Total	7 131	7 112	1 016	5 938	129 690 505

4 Procesos penales

4.1 Sobre la base del informe del experto designado por un juez de instrucción 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 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 y algunos de sus ejecutivos.

4.2 Varios demandantes, incluido el Gobierno francés y varias autoridades locales, se unieron al proceso penal como partes civiles, reclamando una indemnización de €400 millones (£316,6 millones) en total.

4.3 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.

4.4 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. El representante del propietario del buque y el presidente de la empresa gestora fueron sentenciados a pagar una multa de €75 000 (£67 400) cada uno. RINA y Total fueron sentenciadas a pagar una multa de €375 000 (£337 000) cada una. Todas las demás partes acusadas fueron absueltas.

- 4.5 En cuanto a la responsabilidad civil, la sentencia hizo a las cuatro partes mancomunada y solidariamente responsables de los daños causados por el siniestro y reconoció a los demandantes en el proceso las pérdidas económicas, daños a la imagen de varias regiones y municipios, daños morales y al medio ambiente. El Tribunal evaluó el total de los daños en la cuantía de €192,8 millones (£173,3 millones), incluidos €53,9 millones (£138,3 millones) al Estado francés.
- 4.6 Las cuatro partes halladas responsables en lo penal y varias partes civiles han apelado contra la sentencia.

Examen del Comité Ejecutivo en marzo y junio de 2008

- 4.7 En la 40ª sesión del Comité Ejecutivo, celebrada en marzo de 2008, la delegación francesa manifestó que esta era la primera sentencia en Francia en la que un Tribunal había concedido indemnización por daños al medio ambiente a favor de algunos demandantes, tal como el Departamento de Morbihan, que habían podido demostrar daños reales a zonas sensibles que el Departamento tenía la responsabilidad de proteger. Dicha delegación además añadió que la sentencia reconocía el derecho de las organizaciones de protección ambiental a reclamar indemnización por daños materiales, morales y también ambientales causados a los intereses colectivos, que tenían por finalidad proteger. La delegación señaló que la sentencia era objeto de apelación y que, por esta razón, el Fondo tendría que esperar a la decisión del Tribunal de Apelación.
- 4.8 Varias delegaciones expresaron su preocupación por el hecho de que el Tribunal de lo Penal de París había concedido indemnización por daños morales y ambientales cuando el artículo I.6 a) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) limita la indemnización por deterioro del medio ambiente a los costes de medidas razonables de restauración de hecho emprendidas o que se vayan a emprender. Se señaló que la sentencia había interpretado el artículo III.4 del CRC de 1992 de tal manera que las partes que normalmente habían estado cubiertas por esa disposición quedaban fuera de su ámbito de aplicación. Se señaló que la sentencia podría tener graves consecuencias para el régimen internacional de indemnización.
- 4.9 El Director manifestó que la Secretaría tendría que estudiar la sentencia en detalle para analizar las consecuencias que podría tener para el régimen internacional de indemnización y para el Fondo de 1992 y que, en el marco de dicho estudio, se examinarían las posibilidades de una acción de recurso contra cualquiera de las partes halladas responsables de los daños causados por el siniestro (véase el documento 92FUND/EXC.40/11, párrafos 3.2.6-3.2.9).
- 4.10 En la sesión de junio de 2008, el Director manifestó que era difícil en aquella etapa determinar cuáles habrían sido las repercusiones de la sentencia dado que había sido recurrida, y que sería más eficaz que la Secretaría examinase las consecuencias una vez que el Tribunal de Apelación se hubiese pronunciado (véase el documento 92FUND/EXC.41/11, párrafo 3.1.9).
- 4.11 En aquella sesión, la delegación francesa informó al Comité que el Estado francés había llegado a un acuerdo con Total, en virtud del cual Total había pagado una liquidación íntegra y definitiva al Estado francés de €53,9 millones (£138,3 millones), esto es la cuantía adjudicada por el Tribunal de lo Penal, en la cual se tenían en cuenta las cuantías de indemnización ya recibidas del Fondo de 1992. Dicha delegación declaró igualmente que, a raíz de este pago, el Estado francés había retirado todas las demandas judiciales, incluidas las interpuestas contra el Fondo (véase el documento 92FUND/EXC.41/11, párrafo 3.1.7).
- 4.12 Se espera que tenga lugar una audiencia durante cinco semanas a partir del 5 de octubre de 2009.

5 Procesos judiciales que afectan al Fondo de 1992

- 5.1 Respecto a los procesos judiciales incoados de resultados del siniestro, se remite al Informe Anual de 2007, páginas 82 a 83.

- 5.2 Setecientos noventa y seis demandantes presentaron acciones judiciales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. Al 12 de febrero de 2009 se habían alcanzado acuerdos extrajudiciales con una gran parte de estos demandantes y los tribunales habían dictado sentencias respecto de una serie de otras reclamaciones. Quedan pendientes 28 acciones judiciales de unos 46 demandantes. La cuantía total reclamada en las acciones pendientes, sin incluir las reclamaciones de Total, es de unos €25 millones (£22,5 millones).
- 5.3 El Fondo de 1992 proseguirá las conversaciones con los demandantes cuyas reclamaciones no hayan prescrito con miras a alcanzar transacciones extrajudiciales si resultase apropiado.

6 Sentencias judiciales respecto a reclamaciones contra el Fondo de 1992

6.1 Tribunal de Apelación de París

Ostricultor

- 6.1.1 Un ostricultor de Carantec en Bretaña, a 50 km al norte de Brest, había presentado dos reclamaciones por €10 044 (£9 000) y €39 182 (£35 200) respectivamente, relativas a la reducción de ventas a consecuencia del siniestro del *Erika*. Estas reclamaciones habían sido rechazadas por el Fondo de 1992 porque el negocio del demandante estaba situado bastante fuera de la zona afectada por el derrame del *Erika* y porque no había relación de causalidad entre las pérdidas supuestas y el siniestro.
- 6.1.2 El demandante incoó una acción en el Tribunal de Comercio de París. En sentencia pronunciada en enero de 2005, el Tribunal rechazó las reclamaciones. El Tribunal manifestó que los tribunales nacionales eran competentes para interpretar la noción de daños en los Convenios de 1992 así como determinar si existía en este caso particular una relación de causalidad suficiente entre el siniestro y las pérdidas supuestas. El Tribunal sostuvo que, o bien no existían las pérdidas supuestas, o bien no habían sido probadas. El Tribunal sostuvo además que no había pruebas de una relación de causalidad directa o indirecta con el siniestro.
- 6.1.3 El demandante apeló contra la sentencia. En sentencia pronunciada en octubre de 2008, el Tribunal de Apelación de París rechazó la reclamación tras considerar que el demandante no había probado la existencia de las pérdidas supuestas ni había una relación de causalidad suficiente entre las pérdidas supuestas y la contaminación causada por el siniestro del *Erika*.
- 6.1.4 En la fecha de emisión de este documento el demandante no había apelado contra la sentencia.

Empresario de publicidad aérea

- 6.1.5 Una empresa cuya actividad principal era la construcción y venta de avionetas ultraligeras y la venta de equipo para tales avionetas había presentado una reclamación por €142 185 (£127 800). Como actividad secundaria, la empresa se dedicaba al arrastre aéreo de pancartas publicitarias en Loire-Atlantique. La reclamación guardaba relación con la pérdida de ingresos derivada de esta última actividad supuestamente sufrida de 2000 a 2003 como resultado del siniestro del *Erika*. Esta reclamación había sido rechazada por el Fondo de 1992 basándose en que el demandante suministraba bienes y prestaba servicios a otras empresas del sector turístico pero no directamente a los turistas, y que por consiguiente no había suficiente relación de causalidad entre la contaminación y la supuesta pérdida.
- 6.1.6 En una sentencia pronunciada en septiembre de 2005, el Tribunal de lo Civil de París se refirió específicamente a los criterios del Fondo sobre la admisibilidad de las reclamaciones por pérdidas puramente económicas. El Tribunal tomó nota de que el Fondo de 1992 hacía una distinción entre, por una parte, los demandantes que vendían bienes o servicios directamente a turistas y cuyas empresas hubiesen sido afectadas por una disminución del número de visitantes en la zona afectada por un derrame de hidrocarburos y, por otra parte, los que suministraban bienes y prestaban servicios a otras empresas del sector turístico pero no directamente a turistas. El Tribunal hizo alusión al

hecho de que en el último caso el Fondo de 1992 consideraba que por lo general no había un grado de proximidad suficiente entre la contaminación y las pérdidas supuestamente sufridas por los demandantes y que por lo general las reclamaciones de este tipo no eran admisibles en principio. El Tribunal indicó que aunque los criterios de admisibilidad del Fondo no eran vinculantes para los tribunales nacionales, podían con todo utilizarse como referencia y de ningún modo constituían un obstáculo para obtener indemnización si se demostraba una relación de causalidad entre el daño supuesto y la contaminación resultante del siniestro del *Erika*. El Tribunal tomó nota de que el demandante había invocado como fundamento de su reclamación la cancelación de contratos para el arrastre aéreo de pancartas publicitarias sin aportar pruebas de tales cancelaciones. El Tribunal consideró que habida cuenta de que el demandante no vendía sus servicios directamente a los turistas sino a otras empresas del sector turístico, (tales como casinos y parques recreativos), éste no había demostrado que hubiese una relación de causalidad directa entre la supuesta disminución del arrastre aéreo de tales pancartas y la contaminación, ni que la contaminación hubiese tenido repercusiones para el turismo después del 2000. Por tales razones, el tribunal rechazó la reclamación.

6.1.7 El demandante apeló contra la sentencia. El Tribunal de Apelación de París dictó sentencia en octubre de 2008. En su sentencia el tribunal reconoció que la distinción hecha entre los demandantes que tratan directamente con los turistas y que por tanto son directamente afectados por una reducción en el número de turistas, y los demandantes que suministran bienes o prestan servicios a otras empresas del sector turístico pero no directamente a los turistas, está justificada a fin de evitar que las víctimas más afectadas por la contaminación, principalmente demandantes del sector de pesca, reciban una indemnización menor por sus pérdidas, beneficiándose los demandantes cuyas reclamaciones tienen una relación de causalidad más remota con el recurso afectado por la contaminación. El Tribunal concluyó que el demandante no había probado que hubiese sufrido pérdidas ni la existencia de una relación de causalidad entre las supuestas pérdidas y la contaminación ocasionada por el *Erika* y por tal razón rechazó la reclamación.

6.1.8 En el momento de la publicación del presente documento, el demandante no había apelado contra la sentencia.

6.2 Tribunal de Apelación de Rennes

Empresario de un tren turístico

6.2.1 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, por un total de €69 625 (£62 600), 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*.

6.2.2 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 apeló contra la sentencia.

6.2.3 El Tribunal de Apelación de Rennes dictó sentencia en enero de 2009. El Tribunal consideró que las estadísticas publicadas por los órganos oficiales de turismo indican que era culpa de factores distintos del siniestro del *Erika* si algunas empresas del sector de turismo no se habían recuperado completamente del descenso en los resultados empresariales obtenidos en 1999. El Tribunal concluyó que el demandante no había probado la existencia de una relación de causalidad entre la reducción en su giro comercial y la contaminación ocasionada por el *Erika* y por tal razón rechazó la reclamación.

6.2.4 En el momento de la publicación del presente documento, el demandante no había vuelto a apelar contra la sentencia.

7 Procesos judiciales de la Comuna de Mesquer contra Total

7.1 Consideraciones del Comité Ejecutivo en junio y octubre de 2007

7.1.1 En la sesión de junio de 2007, se informó al Comité que la Comuna de Mesquer había entablado una acción judicial contra Total ante los tribunales de Francia, en los cuales había alegado que la carga a bordo del *Erika* eran, conforme al Derecho europeo, residuos. También se mencionó que el Tribunal Supremo de Francia había remitido esta cuestión al Tribunal de Justicia Europeo (TJE) para su opinión jurídica. Se pidió al Director que explicase cuáles serían, en su caso, las consecuencias de estos procedimientos judiciales para el Fondo de 1992 (véase el documento 92FUND/EXC.37/9, párrafo 3.1.48).

7.1.2 En la sesión de octubre de 2007 el Director informó al Comité que el Tribunal Supremo de Justicia de Francia había sometido tres cuestiones al dictamen del TJE (véase el documento 92FUND/EXC.38/12, párrafo 3.2.20), a saber:

- Si el fueloil transportado como carga a bordo del *Erika* era de hecho un residuo conforme al Derecho europeo.
- Si una carga de fueloil que se había vertido accidentalmente de un buque, una vez que se hubiese mezclado con agua del mar y sedimentos, podía ser considerada como un residuo conforme al Derecho europeo.
- Si la carga a bordo del *Erika* no era un residuo sino que se convirtió en residuo tras el vertido accidental del buque, ¿se debía considerar a las compañías del grupo Total responsables del residuo, conforme al Derecho europeo, aunque la carga era transportada por un tercero?

7.2 Consideraciones del Comité Ejecutivo en junio de 2008

En la sesión de junio de 2008, el Comité tomó nota de la opinión jurídica dictada por la Abogada General Kokott del Tribunal Europeo de Justicia, declarando, entre otras cosas, que el fueloil pesado debe ser tratado como residuos cuando es descargado a consecuencia de un siniestro y se mezcla con agua y sedimentos, si bien esta disposición del derecho europeo era compatible, a su juicio, con las disposiciones de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 (véase el documento 92FUND/EXC.41/11, párrafo 3.1.11).

7.3 Sentencia del Tribunal de Justicia Europeo

7.3.1 El Tribunal de Justicia Europeo dictó sentencia el 24 de junio de 2008.

7.3.2 El TJE concluyó que el fueloil transportado como carga a bordo del *Erika* no constituye un residuo en el sentido de la Directiva 75/442 relativa a los residuos ^{<2>}.

7.3.3 El TJE concluyó, sin embargo, que una carga de fueloil accidentalmente vertido de un buque, una vez mezclada con agua del mar y sedimentos, debía ser calificada de residuo conforme al sentido de la Directiva.

7.3.4 En su respuesta a la tercera cuestión, a saber, si en el momento del naufragio de un petrolero, puede obligarse al productor del fueloil pesado vertido al mar o al vendedor de ese fueloil y al fletador del buque que transportaba dicha sustancia a cargar con los costes inherentes a la eliminación de los residuos así generados, aun cuando la sustancia vertida al mar fuera transportada por un tercero, el TJE dictaminó que un tribunal nacional puede considerar que el vendedor de tales hidrocarburos y

^{<2>} Directiva 75/442/CEE de 15 de julio de 1975 relativa a los residuos, modificada por Decisión de la Comisión 96/350/CE de 24 de mayo de 1996.

fletador del buque que los transporta es el productor de dichos residuos, en el sentido de la Directiva relativa a los residuos, y, por lo tanto, el 'poseedor anterior' a efectos de la aplicación de la directiva, si dicho tribunal llega a la conclusión de que ese vendedor-fletador ha contribuido al riesgo de que se produzca la contaminación ocasionada por el naufragio, en particular si no adoptó las medidas adecuadas para evitar tales hechos, como las relativas a la elección del buque.

7.3.5 El Director, tras estudiar la sentencia del TJE y discutirla con el abogado francés del Fondo de 1992, considera que, aunque podría ser prematuro llegar a una conclusión sobre las posibles consecuencias que la sentencia del TJE podría tener para los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, parece ser que la sentencia ha tenido en cuenta todos los compromisos internacionales pertinentes de los Estados Miembros de la UE, incluidos los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y que, por consiguiente, tal parece que la sentencia no afectaría a la aplicabilidad de estos Convenios.

7.4 Sentencia del Tribunal Supremo de Francia

7.4.1 El Tribunal Supremo de Francia dictó sentencia en diciembre de 2008. En su decisión, el Tribunal Supremo siguió la sentencia del TJE del 24 de junio de 2008. El Tribunal Supremo anuló en parte una sentencia anterior del Tribunal de Apelación de Rennes en la cual, si bien el Tribunal de Apelación había considerado como 'residuo' el fueloil derramado mezclado con arena y agua, había rechazado la reclamación de la Comuna de Mesquer porque Total no se podía considerar como poseedor anterior o productor de dicho 'residuo' en el sentido de la Directiva 75/442 relativa a los 'residuos'. El Tribunal Supremo concluyó que el fueloil derramado y mezclado con agua del mar y sedimento era un 'residuo' y que no se podía exigir que el productor del 'residuo' cargase con el coste de eliminar el 'residuo' si se determinase que había contribuido al riesgo de que ocurriese la contaminación causada por el siniestro.

7.4.2 El Tribunal Supremo transfirió el caso al Tribunal de Apelación de Burdeos para que decidiese si Total contribuyó a que ocurriese la contaminación causada por el siniestro del *Erika*. Como algunas cuestiones relacionadas con esto serán examinadas por el Tribunal de Apelación de París, que decidirá sobre la apelación de la sentencia dictada por el Tribunal de lo Penal de París en enero de 2008 (véase la sección 4), es probable que el Tribunal de Apelación de Burdeos aplaze su decisión hasta que el Tribunal de Apelación de París haya dictado su sentencia.

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; y
 - b) impartir al Director las instrucciones que considere adecuadas respecto al tratamiento de este siniestro.
-