



FONDOS
INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS

Punto 3 del orden del día	IOPC/JUL11/3/1	
Original: INGLÉS	14 de junio de 2011	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES16	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC52	•
Grupo de Trabajo del Fondo de 1992	92WG6/3	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

ERIKA

Nota del Director

Objetivo del documento: Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto a este siniestro.

Resumen del siniestro hasta la fecha: El 12 de diciembre de 1999, el *Erika* 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, lo que impactó considerablemente en particular, en empresas de los sectores de pesca y turismo.

Al 6 de junio de 2011, se han efectuado pagos de indemnización por un total de €129,7 millones.

Aun están pendientes 14 acciones judiciales contra el propietario del buque, su aseguradora y el Fondo de 1992. La cuantía total reclamada en las acciones pendientes, sin incluir las reclamaciones de Total, es de unos €19,9 millones.

La comuna de Mesquer entabló una acción judicial contra Total en la que se alegaba que la carga a bordo del *Erika* eran residuos según la definición del Derecho europeo. El Tribunal de Apelación de Burdeos decidirá si Total contribuyó, o no, a que ocurriese la contaminación causada por el siniestro del *Erika*.

Una sentencia dictada en marzo de 2010 por el Tribunal de Apelación de París, confirmó la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia que había atribuido la responsabilidad penal de haber causado contaminación: al representante del propietario del buque (Tevere Shipping), al presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl), a la sociedad de clasificación (RINA) y a Total SA. El Tribunal de Apelación halló así que Total SA podía beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento contempladas en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y, por tanto, exento de responsabilidad civil. Sin embargo, el Tribunal de Apelación confirmó la responsabilidad civil de las otras tres partes. El Tribunal de Apelación determinó que los daños totales ascendían a €203,8 millones.

Las cuatro partes y varios demandantes han apelado contra la sentencia del Tribunal Supremo francés (Tribunal de Casación). Se prevé que el Tribunal de Casación dicte sentencia a finales de 2011.

Una propuesta de un posible acuerdo global entre el Fondo de 1992, el Steamship Mutual P&I Club, RINA y Total se debatió en una sesión a puerta cerrada en marzo de 2011, del Comité Ejecutivo. En dicha sesión, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director en funciones a continuar explorando la posibilidad de un acuerdo global y le encomendó que presentara una propuesta en una sesión futura del Comité Ejecutivo.

Novedades: El Director en funciones ha continuado estudiando la posibilidad de un acuerdo

global entre Fondo de 1992, el Steamship Mutual, RINA y Total. Se ofrecerá información sobre las novedades al respecto a los Estados Miembros en una sesión a puerta cerrada.

Medida que se ha de adoptar:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992:

Decidir si se debe autorizar al Director en funciones a que llegue a un acuerdo global sobre los términos presentados en una sesión a puerta cerrada.

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 del pabellón 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
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite CRC + Fondo	€184 763 149
Indemnización	Cuantía total pagada: €129,7 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. La reclamación del Gobierno francés ha sido pagada en su totalidad por Total.
Procesos judiciales	Quedan pendientes 14 acciones judiciales. La cuantía total reclamada en estas acciones es de €19,9 millones.

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*, 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 los FIDAC 2008 (páginas 77 a 90).

3 **Compromisos de Total SA y el Gobierno francés**

- 3.1 Total SA se comprometió a no proceder contra el Fondo de 1992, o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del buque o su aseguradora, respecto a las reclamaciones relativas a sus costes derivados de operaciones con respecto a los restos del naufragio, la limpieza de las orillas, la eliminación de los desechos oleosos, y una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen de la costa atlántica, en el caso y en la medida en que la presentación de tales reclamaciones culminase en que la cuantía total del conjunto de reclamaciones derivadas de este siniestro excediera de la cuantía máxima de indemnización disponible para este siniestro en virtud de los Convenios de 1992, es decir, 135 millones DEG.
- 3.2 El Gobierno francés también se comprometió a no proceder con las reclamaciones de indemnización contra el Fondo de 1992, o el fondo de limitación establecido por el propietario del buque o su

aseguradora, en el caso y en la medida en que la presentación de dichas reclamaciones culminase en que se excediera de la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992. Con todo, las reclamaciones del Gobierno francés tendrían precedencia sobre cualquiera de las reclamaciones presentadas por Total SA si se dispusiera de fondos después de haber pagado íntegramente todas las demás reclamaciones.

4 Situación de las reclamaciones

Al 6 de junio de 2011, se habían presentado 7 131 reclamaciones de indemnización de un total de €88,9 millones. Se habían efectuado pagos de indemnización de un total de €29,7 millones, de los cuales €2,8 millones habían sido abonados por la Steamship Mutual, la aseguradora del propietario del buque, y €16,9 millones por el Fondo de 1992.

5 Procesos penales

5.1 Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de París

5.1.1 Se presentaron acusaciones en Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de París contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl), 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, tres compañías del Grupo Total (Total SA y dos filiales, Total Transport Corporation (TTC), el fletador por viaje del *Erika*, y Total Petroleum Services LTD (TPS), el agente de TTC) y algunos de sus ejecutivos. Varios demandantes, incluido el Gobierno francés y varias autoridades locales, se unieron al proceso penal como partes civiles, reclamando una indemnización de €400 millones.

5.1.2 El Tribunal de lo Penal de Primera Instancia dictó su sentencia en enero de 2008.

Responsabilidad penal

5.1.3 En su sentencia, el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia confirmó la responsabilidad penal por haber causado contaminación a las cuatro partes a continuación: 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 como se describe a continuación:

- El representante del propietario del buque y el presidente de la empresa gestora fueron hallados culpables por no haber realizado el debido mantenimiento, lo que condujo a la corrosión general del buque.
- RINA fue hallado culpable de imprudencia en la renovación del certificado de clasificación del *Erika* sobre la base de una inspección por debajo de las normas de la profesión.
- Total SA fue hallado culpable de imprudencia en la realización de sus operaciones de inspección previas al fletamento del *Erika*.

5.1.4 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 €375 000 cada uno.

Responsabilidad civil

5.1.5 En cuanto a la responsabilidad civil, la sentencia halló a las cuatro partes condenadas mancomunada y solidariamente responsables de los daños causados por el siniestro.

- 5.1.6 La sentencia consideró que Total SA no podía prevalecerse de la disposición de encauzamiento del artículo III.4 c) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC), ya que no era el fletador del *Erika*. La sentencia consideró que el fletador era una de las filiales de Total SA.
- 5.1.7 La sentencia consideró que las otras tres partes, RINA en particular, tampoco estaban protegidas por las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992, ya que no estaban comprendidas en la categoría de personas que prestan servicios para el buque. La sentencia concluyó que debía aplicarse el derecho interno francés a las cuatro partes y que, por consiguiente, éstas tenían responsabilidad civil por las consecuencias del siniestro.

Determinación de daños

- 5.1.8 Las indemnizaciones concedidas a las partes civiles por el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia están fundamentadas en el derecho francés. El tribunal halló que el régimen de los Convenios de 1992 no privaba a las partes civiles de su derecho a obtener indemnización de sus daños en los tribunales de lo penal y concedió a los demandantes en el proceso indemnización por pérdidas económicas, daños a la imagen de varias regiones y municipios, daños morales y daños al medio ambiente. El tribunal determinó que los daños totales ascendían a €192,8 millones.
- 5.1.9 Las cuatro partes halladas responsables en lo penal y unas 70 partes civiles apelaron contra la sentencia.
- 5.1.10 Tras la sentencia, Total efectuó pagos voluntarios a la mayoría de las partes civiles, incluido el Gobierno francés, de un total de €171,3 millones.

5.2 Tribunal de Apelación de París

- 5.2.1 El Tribunal de Apelación de París dictó su sentencia en marzo de 2010.

Responsabilidad penal

- 5.2.2 En su decisión, el Tribunal de Apelación confirmó la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia que había atribuido la responsabilidad penal de haber causado contaminación: al representante del propietario del buque (Tevere Shipping), al presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl), a la sociedad de clasificación (RINA) y a Total SA. El Tribunal de Apelación confirmó también las multas impuestas.

Responsabilidad civil

- 5.2.3 En su sentencia, el Tribunal de Apelación dictaminó que:
- El representante del propietario matriculado del *Erika* era un 'agente del propietario' de acuerdo con la definición del artículo III. 4 a) y que, aunque en teoría tenía derecho a beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992, había actuado temerariamente y a sabiendas de que probablemente ocasionaría daños, con lo cual perdía la protección en tales circunstancias. Por tanto, el Tribunal de Apelación confirmó la sentencia sobre su responsabilidad civil.
 - El presidente de la empresa gestora (Panship) era el agente de una compañía que prestaba servicios para el buque (artículo III. 4 b)) y como tal no estaba protegido por las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992.
 - La sociedad de clasificación RINA no puede ser considerada como una 'persona que presta servicios para el buque', según la definición del artículo III. 4 b) del CRC de 1992. De hecho, el tribunal dictaminó que, al expedir certificados oficiales y de seguridad, la sociedad de clasificación había actuado como agente del Estado maltés (el pabellón del Estado). El tribunal halló también que la sociedad de clasificación hubiese podido prevalecerse de la inmunidad de jurisdicción como lo haría el Estado maltés, pero que en las circunstancias se consideraba que había renunciado a dicha inmunidad por no haberla invocado en una etapa previa del proceso.

- Total SA era el fletador '*de facto*' del *Erika* y, en consecuencia, podía beneficiarse de la disposición de encauzamiento del artículo III. 4 c) del CRC de 1992, dado que no podía considerarse que la imprudencia cometida al evaluar el *Erika* hubiese sido con la intención de causar tales daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente originaría tales daños. El Tribunal de Apelación halló así que Total SA podía beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento contempladas en el CRC de 1992 y, por tanto, no tenía responsabilidad civil. El Tribunal de Apelación decidió también que los pagos voluntarios efectuados por Total SA a las partes civiles, incluido el Gobierno francés tras la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia eran pagos finales que no podían recuperarse de las partes civiles.

Cuantías concedidas

5.2.4 Las cuantías concedidas por el Tribunal de Apelación se resumen en el siguiente cuadro:

Daños concedidos	Tribunal de lo Penal de Primera Instancia (millones €)	Tribunal de Apelación de lo Penal (millones €)
Daños materiales	163,91	165,4
Daños morales (pérdida de disfrute, daños a la reputación e imagen de marca, daño moral resultante de daños al patrimonio natural)	26,92	34,1
Daños puramente ambientales	1,32	4,3
	€ 192,15 millones	€ 203,8 millones

- 5.2.5 Considerando las cuantías pagadas en concepto de indemnización por Total SA tras la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia, el saldo restante de indemnización a cargo del representante del propietario del buque (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl) y la sociedad de clasificación (RINA) es €32,5 millones.
- 5.2.6 Alrededor de 50 partes, incluidos el representante de Tevere Shipping, RINA y Total SA, han apelado al Tribunal Supremo francés (Tribunal de Casación).
- 5.2.7 Se espera que el Tribunal de Casación dicte su sentencia a finales de 2011.

6 Procesos judiciales que afectan al Fondo de 1992

- 6.1 Respecto a los procesos judiciales incoados de resultados del siniestro, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 82 y 83.
- 6.2 Setecientos noventa y seis demandantes incoaron acciones judiciales contra el propietario del buque, la Steamship Mutual y el Fondo de 1992. Al 6 de junio de 2011 se habían alcanzado acuerdos extrajudiciales con un gran número de estos demandantes y los tribunales habían dictado sentencias respecto de la mayor parte de otras reclamaciones. Quedan pendientes 14 acciones judiciales. La cuantía total reclamada en las acciones pendientes, sin incluir las reclamaciones de Total, es de unos €19,9 millones.
- 6.3 El Fondo de 1992 proseguirá las conversaciones con los demandantes cuyas reclamaciones no hayan prescrito con miras a alcanzar transacciones extrajudiciales si resultase apropiado.

7 Procesos judiciales de la comuna de Mesquer contra Total

- 7.1 La comuna de Mesquer entabló una acción judicial contra Total ante los tribunales franceses, en la que se alegaba que la carga a bordo del *Erika* eran residuos, según la definición del Derecho europeo. El Tribunal de Casación transfirió el caso al Tribunal de Apelación de Burdeos para que decidiese si Total había contribuido, o no, a que ocurriese la contaminación causada por el siniestro del *Erika*.

- 7.2 No ha habido novedades sobre la acción judicial desde la sesión de marzo de 2009, del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.

8 Posible acuerdo global

- 8.1 La cuantía total disponible para la indemnización de este siniestro en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 es de €184 763 149. Se han efectuado pagos de indemnización por un total de €29,7 millones, de los que €12,8 millones han sido pagados por la Steamship Mutual (es decir, el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992) y €16,9 millones por el Fondo de 1992. Asimismo, quedan aproximadamente €5 millones disponibles para pagar indemnizaciones.
- 8.2 La cuantía que el Fondo de 1992 tendría que pagar si el Fondo de 1992 perdiera todas las acciones judiciales entabladas contra él, sería de €19,9 millones.
- 8.3 Según la decisión tomada por Total de 'ser el último de la cola' después del Gobierno francés, y ya que Total ha pagado las pérdidas sufridas por el Gobierno francés, la cuantía restante, tras pagar todas las otras víctimas de estos procedimientos judiciales, debería ser pagada por el Fondo de 1992 a Total.

Consideración del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en marzo de 2011

- 8.4 Se discutió sobre una propuesta para un posible acuerdo global entre el Fondo de 1992, la Steamship Mutual P&I Club, RINA y Total en una sesión de marzo de 2011 del Comité Ejecutivo, a puerta cerrada.
- 8.5 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, en la sesión de marzo de 2011, autorizó al Director en funciones a continuar estudiando la posibilidad de un acuerdo global entre el Fondo de 1992, la Steamship Mutual P&I Club, RINA y Total, y le encomendó presentar una propuesta en una futura reunión del Comité Ejecutivo.

Novedades

- 8.6 El Director en funciones, siguiendo las instrucciones, ha continuado estudiando la posibilidad de un acuerdo global entre el Fondo de 1992, la Steamship Mutual, RINA y Total. Se ofrecerá información sobre las novedades al respecto a los Estados Miembros en una sesión a puerta cerrada.

9 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a:

- a) Tomar nota de la información que se recoge en el presente documento;
 - b) autorizar al Director en funciones para que logre un acuerdo global con base en los términos presentados en la sesión a puerta cerrada; y
 - c) dar al Director en funciones las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro.
-