



FONDOS
INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS DEBIDOS
A CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

Punto 3 del orden del día	IOPC/OCT15/3/2	
Original: INGLÉS	3 de agosto de 2015	
Asamblea del Fondo de 1992	92A20	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC65	•
Asamblea del Fondo Complementario	SA11	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

ERIKA

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto de 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). Unos 400 kilómetros de litoral quedaron contaminados por los hidrocarburos, lo que perjudicó considerablemente, en particular, a empresas de los sectores de la pesca y el turismo.</p> <p>Se han efectuado pagos de indemnización por un total de €129,7 millones.</p> <p>En una sentencia dictada en septiembre de 2012, el Tribunal de Casación confirmó las decisiones del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia y del Tribunal de Apelación, que habían 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 (Registro Italiano Navale (RINA)) y a Total SA.</p> <p>De conformidad con la autorización dada por el Comité Ejecutivo, en octubre de 2011 el Director firmó, en nombre del Fondo de 1992, un acuerdo global con Steamship Mutual, RINA y Total SA. En virtud del acuerdo, las cuatro partes se comprometieron a retirar todos los procedimientos contra las otras partes y renunciaron a todo derecho que pudieran tener en relación con el siniestro del <i>Erika</i> a incoar una acción unas contra otras. El acuerdo global se ha ejecutado en su totalidad.</p>
Novedades:	<p>La última acción judicial pendiente contra el Fondo de 1992, una reclamación de una cuantía total de €87 467, ha terminado por caducidad de la instancia, ya que según el Derecho francés, las acciones judiciales se dan por terminadas si el litigio sigue inactivo durante diez años.</p> <p>Ahora el siniestro está cerrado.</p>
Medida que se ha de adoptar:	<p><u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u></p> <p>Tomar nota de la información.</p>

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	19 666
Asegurador P&I	Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (Steamship Mutual)
Límite del CRC	€12 843 484
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	€184 763 149
Indemnización	Cuantía total pagada: €129,7 millones
Acuerdo global	El acuerdo global alcanzado por el Fondo de 1992 con Steamship Mutual, Registro Italiano Navale (RINA) y Total SA se ha ejecutado en su totalidad.
Procedimientos judiciales	No hay acciones judiciales pendientes contra el Fondo de 1992.

2 Introducción

Los antecedentes relativos a este siniestro se resumen en el cuadro anterior y se explican con más pormenores en el anexo.

3 Procedimientos judiciales

- 3.1 El propietario de un restaurante incoó una acción judicial contra el Fondo de 1992, en la que reclamaba €87 467 por pérdidas económicas correspondientes a los años 2000 y 2001. En junio de 2005, el Tribunal de Comercio de Rennes dictó una sentencia respecto a las pérdidas del año 2000, en la que concordaba con la evaluación de la reclamación por el Fondo, y la cuantía otorgada fue abonada al reclamante. Respecto a las pérdidas del año 2001, el Tribunal instó a las partes a que conviniesen en una evaluación conjunta.
- 3.2 En 2006 el Fondo evaluó en cero las pérdidas del año 2001, ya que se constató que el reclamante no había sufrido pérdidas debidas al derrame durante ese periodo.
- 3.3 El abogado del Fondo ha informado de que esta reclamación se puede cerrar, puesto que en virtud del Derecho francés, las acciones judiciales se terminan si el litigio sigue inactivo durante diez años. La sentencia fue dictada en junio de 2005, por consiguiente, esta reclamación se dio por terminada en junio de 2015 por caducidad de la instancia.
- 3.4 Por tanto, este siniestro está ahora cerrado.

4 Medida que se ha de adoptar**Comité Ejecutivo del Fondo de 1992**

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a tomar nota de la información que se recoge en el presente documento.

ANEXO

ANTECEDENTES - ERIKA

1 Siniestro

- 1.1 El 12 de diciembre de 1999, el buque tanque *Erika* (19 666 AB), matriculado en Malta, se partió en dos en el Golfo de Vizcaya, a unas 60 millas marinas de la costa de Bretaña (Francia). Todos los tripulantes fueron rescatados por los servicios franceses de salvamento marítimo.
- 1.2 El buque tanque transportaba una carga de 31 000 toneladas de fueloil pesado, de las cuales unas 19 800 toneladas se derramaron en el momento del siniestro. La sección de proa se hundió a unos 100 metros de profundidad. La sección de popa se hundió a una profundidad de aproximadamente 130 metros, a unas diez millas marinas de la sección de proa. Quedaron unas 6 400 toneladas de carga en la sección de proa y otras 4 700 toneladas en la sección de popa.

2 Impacto

Unos 400 kilómetros de litoral quedaron afectados por los hidrocarburos.

3 Operaciones de lucha contra el derrame

- 3.1 Pese a que la remoción de la mayor parte de los hidrocarburos del litoral se completó con bastante rapidez, en el año 2000 muchas zonas aún requerían una considerable segunda limpieza. Las operaciones para eliminar la contaminación residual comenzaron en la primavera de 2001. Para la temporada de turismo estival de 2001, la limpieza secundaria se había prácticamente completado, con excepción de un pequeño número de sitios de difícil acceso en la región del Loira Atlántico y las islas de Morbihan. Las actividades de limpieza en estos últimos lugares continuaron durante el otoño y, en su mayoría, habían finalizado para noviembre de 2001.
- 3.2 Se recogieron más de 250 000 toneladas de desechos oleosos del litoral, que se almacenaron temporalmente. Total S.A., compañía petrolera francesa, recurrió a los servicios de un contratista para que se ocupase de eliminar los desechos recuperados y los trabajos concluyeron en diciembre de 2003. Se estima que el coste de la eliminación de los desechos ha sido de unos €46 millones.
- 3.3 El Gobierno francés decidió que se extrajesen los hidrocarburos de las dos secciones del buque naufragado. Los trabajos de remoción de los hidrocarburos, financiados por Total S.A., corrieron a cargo de un consorcio internacional entre junio y septiembre de 2000. No se escaparon cantidades significativas de hidrocarburos durante los trabajos.

4 Aplicabilidad de los Convenios

- 4.1 En el momento en que se produjo el siniestro Francia era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992. De conformidad con el CRC de 1992, el *Erika* estaba asegurado por responsabilidad de daños debidos a contaminación por hidrocarburos con Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (Steamship Mutual). A petición del propietario del buque el Tribunal de Comercio de Nantes dictó una orden el 14 de marzo de 2000 por la que se abrió el procedimiento de limitación. El Tribunal determinó la cuantía de limitación aplicable al *Erika* en FFr84 247 733, correspondientes a €12 843 484, y declaró que el propietario del buque había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía expedida por el asegurador del propietario del buque, Steamship Mutual.
- 4.2 En 2002, se transfirió el fondo de limitación del Tribunal de Comercio de Nantes al Tribunal de Comercio de Rennes. En 2006, el fondo de limitación fue transferido de nuevo, esta vez al Tribunal de Comercio de Saint-Brieuc.
- 4.3 La cuantía máxima disponible para la indemnización en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 para el siniestro del *Erika* es de 135 millones DEG, equivalente a FFr1 211 966 811 o €184 763 149.

- 4.4 El nivel de pagos del Fondo de 1992 se limitó inicialmente al 50 % de la cuantía de las pérdidas o daños realmente sufridos por los respectivos demandantes. En enero de 2001 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió incrementar el nivel de pagos del 50 % al 60 % y, en junio de 2001, al 80 %. En abril de 2003 el nivel de pagos se incrementó al 100 %.

5 Reclamaciones de indemnización

5.1 Compromisos de Total S.A. y el Gobierno francés

- 5.1.1 Total S.A. se comprometió a no interponer reclamaciones contra el Fondo de 1992 o contra el fondo de limitación constituido por el propietario del buque o su asegurador, relativas a los costes derivados de los trabajos llevados a cabo respecto de los restos del naufragio, la limpieza del litoral, la eliminación de los desechos oleosos y una campaña publicitaria destinada a restaurar la imagen de la costa del Atlántico si la presentación de tales reclamaciones culminase en que la cuantía total de todas las reclamaciones excediera de la máxima indemnización disponible para el mismo en virtud de los Convenios de 1992, es decir, 135 millones DEG, y en la medida en que ese sea el caso.

- 5.1.2 El Gobierno francés también se comprometió a no interponer reclamaciones de indemnización contra el Fondo de 1992 o el fondo de limitación constituido por el propietario del buque o su asegurador, si la presentación de dichas reclamaciones culminase en que se excediera la cuantía máxima disponible en virtud de los Convenios de 1992, y en la medida en que ese sea el caso. No obstante, las reclamaciones del Gobierno francés tendrían precedencia sobre cualquiera de las reclamaciones presentadas por Total S.A. si se dispusiera de fondos después de haber pagado íntegramente todas las demás reclamaciones.

5.2 Reclamaciones generales

A octubre de 2014, se habían presentado 7 131 reclamaciones de indemnización por un total de €388,9 millones. Se habían efectuado pagos de indemnización por un total de €129,7 millones, de los cuales Steamship Mutual, el asegurador del propietario del buque, había abonado €12,8 millones y el Fondo de 1992 había abonado €116,9 millones^{<1>}.

6 Procedimientos penales

- 6.1 Sobre la base del informe de un perito designado por un magistrado del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de París, se presentaron acusaciones en dicho tribunal contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario inscrito (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 S.A. y dos filiales, Total Transport Corporation (TTC), el fletador por viaje del *Erika*, y Total Petroleum Services Ltd., el agente de TTC) y algunos de sus ejecutivos. Varios demandantes, incluido el Gobierno francés y varias autoridades locales, se sumaron a los procedimientos penales como partes civiles, reclamando una indemnización que ascendía en total a €400 millones.

6.2 Sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de París

- 6.2.1 El Tribunal de lo Penal de Primera Instancia dictó su sentencia en enero de 2008.
- 6.2.2 En su sentencia, el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia halló responsables en lo penal a las siguientes cuatro partes por haber causado contaminación: 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 S.A.

^{<1>} Para más información sobre la evaluación y pago de la reclamación presentada por el Estado francés en concepto de los costes de las operaciones de limpieza, se hace referencia al Informe Anual de 2008 (páginas 79 y 80).

- 6.2.3 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 hallada culpable de haber cometido una imprudencia en la renovación del certificado de clasificación del *Erika* sobre la base de una inspección por debajo de las normas de la profesión; y Total S.A. fue hallada culpable de imprudencia en la ejecución de las operaciones de inspección previas al fletamento del *Erika*.
- 6.2.4 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 S.A. fueron sentenciadas a pagar una multa de €375 000 cada una.
- 6.2.5 En cuanto a la responsabilidad civil, en la sentencia se dictaminó que las cuatro partes condenadas eran responsables mancomunada y solidariamente de los daños causados por el siniestro.
- 6.2.6 En la sentencia se consideró que Total S.A. no podía prevalerse del beneficio de las disposiciones de encauzamiento contempladas en el artículo III.4 c) del CRC de 1992, ya que no era el fletador del *Erika*. La sentencia consideró que el fletador era una de las filiales de Total S.A.
- 6.2.7 En la sentencia se consideró que las otras tres partes, RINA en particular, tampoco estaban protegidas por las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992, ya que no entraban en la categoría de personas que prestan servicios para el buque. Además, se concluyó que debía aplicarse el derecho interno francés a las cuatro partes y que, por consiguiente, estas tenían responsabilidad civil por las consecuencias del siniestro.
- 6.2.8 La indemnización concedida a las partes civiles por el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia está fundamentada 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 por daños en los tribunales de lo penal y concedió a los demandantes en el procedimiento indemnizaciones por pérdidas económicas, daños a la imagen de varias regiones y municipios, daños morales y daños al medioambiente. El tribunal determinó que los daños totales ascendían a €192,8 millones.
- 6.2.9 El Tribunal de lo Penal de Primera Instancia reconoció el derecho a indemnización por daños al medioambiente a una autoridad local con poderes especiales para la protección, gestión y conservación de un territorio. En la sentencia también se reconoció a una asociación dedicada a la protección del medioambiente el derecho a pedir indemnización, no solamente por el daño moral causado a los intereses colectivos que dicha asociación tenía por objeto defender, sino también por los daños al medioambiente que afectaron a los intereses colectivos que tenía la misión reglamentaria de salvaguardar.
- 6.2.10 Las cuatro partes fueron halladas responsables en lo penal y unas 70 partes civiles recurrieron la sentencia.
- 6.2.11 Tras la sentencia, Total efectuó pagos voluntarios a la mayoría de las partes civiles, incluido el Gobierno francés, por un total de €171,3 millones.
- 6.3 Sentencia del Tribunal de Apelación de París
- 6.3.1 El Tribunal de Apelación de París dictó su sentencia en marzo de 2010.
- 6.3.2 En su decisión, el Tribunal de Apelación confirmó la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia, que había atribuido la responsabilidad penal por el delito de haber causado contaminación al 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 S.A. El Tribunal de Apelación confirmó también las multas impuestas.
- 6.3.3 En cuanto a la responsabilidad civil, en su sentencia, el Tribunal de Apelación dictaminó que:
- el representante del propietario inscrito 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 dadas las circunstancias. Por lo 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. En efecto, el tribunal dictaminó que, al expedir certificados oficiales y de seguridad, la sociedad de clasificación había actuado como agente del Estado maltés (el Estado de abanderamiento). El tribunal señaló también que la sociedad de clasificación hubiese podido prevalerse de la inmunidad de jurisdicción como el Estado maltés, pero que en las circunstancias se consideraba que había renunciado a dicha inmunidad por no haberla invocado en una etapa previa de los procedimientos; y
- Total S.A. 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 inspeccionar el *Erika* hubiese sido con intención de causar tales daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente originaría tales daños. El Tribunal de Apelación halló así que Total S.A. 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 S.A. 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.

6.3.4 En cuanto a los daños a la reputación, a la imagen, morales y ambientales, en su sentencia el Tribunal de Apelación aceptó no solo daños materiales (limpieza, medidas de restauración y daños a la propiedad) y pérdidas económicas, sino también daños morales debidos a la contaminación, incluida la pérdida de disfrute, daños a la reputación y a la imagen de marca y daños morales derivados de los daños al patrimonio natural. En su sentencia el Tribunal de Apelación confirmó los derechos a indemnización por daño moral concedidos por el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia a varias autoridades locales y además aceptó reclamaciones por daño moral presentadas por otras partes civiles.

6.3.5 El Tribunal de Apelación aceptó el derecho a indemnización por daños puramente ambientales, es decir, daños a recursos ambientales no comercializables que constituyen un interés colectivo legítimo. El Tribunal de Apelación consideró que era suficiente que la contaminación afectase al territorio de una autoridad local para que dicha autoridad pudiese reclamar por los daños directos o indirectos ocasionados por la contaminación. El Tribunal de Apelación concedió indemnizaciones por daños puramente ambientales a autoridades locales y a asociaciones de protección del medioambiente.

6.3.6 Las cuantías concedidas por el Tribunal de Apelación se resumen en el cuadro que figura a continuación.

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

6.3.7 Teniendo en consideración las cuantías pagadas en concepto de indemnización por Total S.A. tras la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia, el saldo que debían pagar en concepto de indemnización el representante del propietario del buque (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.) y la sociedad de clasificación (RINA) era de €32,5 millones.

6.3.8 Alrededor de 50 partes, incluidos el representante de Tevere Shipping, Panship Management and Services, RINA y Total S.A., apelaron al Tribunal Supremo francés (Tribunal de Casación).

6.4 Sentencia del Tribunal de Casación

6.4.1 El 25 de septiembre de 2012 la Sala de lo Penal del Tribunal de Casación dictó sentencia. La sentencia del tribunal, que comprende 320 páginas, se resume a continuación. La sentencia está disponible en su versión original en francés en la sección de Siniestros del sitio web de los FIDAC: www.fidac.org.

Jurisdicción

6.4.2 El Tribunal de Casación decidió que los tribunales franceses tenían jurisdicción para determinar tanto la responsabilidad penal como la responsabilidad civil derivadas del siniestro del *Erika* pese a que la nave se había hundido en la zona económica exclusiva (ZEE) de Francia y no en su territorio o aguas territoriales. En su sentencia, el tribunal, sobre la base de una serie de disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (10 de diciembre de 1982, Montego Bay), justificó el hecho de que Francia ejerciera su jurisdicción para sancionar a los responsables del derrame de hidrocarburos de una nave de bandera extranjera en la ZEE de Francia que causó graves daños en su mar territorial y en su litoral.

6.4.3 En cuanto a la sociedad de clasificación (RINA), el Tribunal de Casación no abordó la cuestión de si la sociedad de clasificación hubiera tenido derecho a beneficiarse de la inmunidad de jurisdicción, al igual que el Estado maltés (el Estado de abanderamiento del *Erika*), ya que se consideró que RINA había renunciado a tal inmunidad por haber tomado parte en los procedimientos penales.

6.4.4 El tribunal declaró que, como el Fondo de 1992 no había tomado parte en los procedimientos penales, no quedaría obligado por ningún fallo o decisión que se adoptara en los mismos.

Responsabilidad penal

6.4.5 El Tribunal de Casación confirmó la decisión del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia y del Tribunal de Apelación, que habían hallado responsables en lo penal a las siguientes cuatro partes por el delito de haber causado contaminación: 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 S.A.

Responsabilidad civil

- 6.4.6 En cuanto a la responsabilidad civil, el Tribunal de Casación decidió que, en virtud del artículo IX.2 del CRC de 1992, tenía derecho a ejercer jurisdicción respecto de las acciones de indemnización. En su sentencia, el tribunal halló que RINA y Total S.A. estaban amparadas por las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992. No obstante, no podían acogerse a esta protección, dado que los daños habían sido originados por una acción o una omisión de esas personas, cometida con intención de causar tales daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.
- 6.4.7 Con respecto a RINA, el Tribunal de Casación decidió que el Tribunal de Apelación se había equivocado al decidir que una sociedad de clasificación no podía beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento contenidas en el artículo III.4 del CRC de 1992. El tribunal decidió, sin embargo, que los daños habían sido consecuencia de la temeridad de RINA, por lo que esta no podía acogerse a la protección otorgada por el CRC de 1992.
- 6.4.8 En relación con Total S.A., el Tribunal de Casación revocó la decisión del Tribunal de Apelación y decidió que, como los daños habían sido consecuencia de la temeridad de Total S.A., esta no podía acogerse a la protección otorgada por el CRC de 1992.

Daños materiales, morales y puramente ambientales

- 6.4.9 El Tribunal de Casación confirmó la decisión del Tribunal de Apelación, que había concedido las cuantías que figuran en el cuadro *supra*.
- 6.5 Examen del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de la sentencia del Tribunal de Casación

En la sesión de abril de 2013 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, el Director presentó un análisis de la sentencia de la Sala de lo Penal del Tribunal de Casación dictada en septiembre de 2012. Los debates se centraron en tres cuestiones claves, la jurisdicción de los tribunales penales de Francia respecto de un derrame que ha ocurrido en la ZEE, es decir, fuera de las aguas territoriales francesas; la decisión del Tribunal de Casación de que, aunque todas las partes responsables, incluida la sociedad de clasificación (RINA), podrían beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento contenidas en el artículo III.4 del CRC de 1992, las cuatro partes habían actuado temerariamente y, por tanto, se les consideraba responsables de los daños causados, de conformidad con la legislación francesa de responsabilidad civil; y la decisión de que la indemnización se pagaría por daños puramente ambientales. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 observó que dicha sentencia no era vinculante para el Fondo de 1992, que no era parte en los procedimientos penales.

7 Procedimientos civiles

- 7.1 Setecientos noventa y seis demandantes incoaron acciones judiciales contra el propietario del buque, Steamship Mutual y el Fondo de 1992. Se alcanzaron acuerdos extrajudiciales con un gran número de estos demandantes y los tribunales dictaron sentencias respecto de la mayor parte de otras reclamaciones.
- 7.2 Aún seguía pendiente una acción judicial contra el Fondo de 1992, con una cuantía total reclamada de €87 467. El abogado del Fondo de 1992 señaló que esta reclamación podía considerarse terminada por caducidad de la instancia. Además, la reclamación podría cerrarse en 2015 si el litigio seguía inactivo.

8 Acuerdo global

- 8.1 En su sesión de julio de 2011 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a alcanzar un acuerdo global entre el Fondo de 1992, Steamship Mutual (actuando en nombre propio y también en nombre de los intereses del propietario del buque), RINA y Total respecto del siniestro del *Erika*.
- 8.2 El principal objetivo del acuerdo global era asegurar que las partes civiles a las que se había concedido indemnización en la sentencia del Tribunal de lo Penal de Apelación de París, la recibiesen lo antes posible.

- 8.3 En octubre de 2011 se informó a la Secretaría que 47 de las 58 partes civiles (81 %) a las que se había concedido indemnización, habían firmado un protocolo con RINA o habían expresado su acuerdo de que RINA les pagase las cuantías concedidas por el Tribunal de lo Penal de Apelación de París. Esas partes civiles representan el 99 % del total de las cuantías adjudicadas por el Tribunal de Apelación.
- 8.4 Dado que la inmensa mayoría de las partes civiles a las que el Tribunal de lo Penal de Apelación de París había concedido indemnización habían acordado recibir indemnización, el 14 de octubre de 2011 el Director firmó en nombre del Fondo de 1992 un acuerdo global con Steamship Mutual, RINA y Total.
- 8.5 El acuerdo global se ha formalizado en los cuatro acuerdos siguientes.
- 8.6 Acuerdo general cuatripartito
- 8.6.1 Conforme al acuerdo general cuatripartito, el Fondo de 1992, Steamship Mutual, RINA y Total se han comprometido a retirar todos los procedimientos contra las otras partes en el acuerdo y, además, han renunciado a todo derecho a incoar reclamaciones o acciones que pudieran tener en relación con el siniestro del *Erika* contra cualquiera de las demás partes en el acuerdo.
- 8.6.2 De conformidad con el acuerdo general, las partes han retirado sus acciones.
- 8.7 Acuerdo transaccional entre Steamship Mutual y el Fondo de 1992
- 8.7.1 Se firmó un acuerdo bilateral entre Steamship Mutual y el Fondo de 1992 por el que:
- Steamship Mutual se comprometió a pagar al Fondo de 1992 una suma global de €2,5 millones como contribución al acuerdo;
 - el Fondo de 1992 se comprometió a renunciar a todas las reclamaciones contra Steamship Mutual y a abandonar todas las acciones pendientes contra esta;
 - Steamship Mutual se comprometió a renunciar a todas las reclamaciones contra el Fondo de 1992; y
 - el Fondo de 1992 se comprometió a cumplir toda sentencia contra Steamship Mutual y/o el Fondo de 1992 y acordó indemnizar a Steamship Mutual si se ejecutasen sentencias contra esta.
- 8.7.2 De conformidad con dicho acuerdo, Steamship Mutual pagó al Fondo de 1992 una suma global de €2,5 millones.
- 8.8 Acuerdo transaccional entre RINA y el Fondo de 1992
- 8.8.1 Se firmó un acuerdo bilateral entre RINA y el Fondo de 1992 por el que:
- RINA se comprometió a pagar a las partes civiles que suscribieran el acuerdo las cuantías adjudicadas en la decisión del Tribunal de lo Penal de Apelación de París;
 - el Fondo de 1992 se comprometió a renunciar a todas las reclamaciones contra RINA y a abandonar todas las acciones pendientes contra esta; y
 - RINA se comprometió también a renunciar a todas las reclamaciones contra el Fondo de 1992.
- 8.8.2 De conformidad con dicho acuerdo, RINA pagó a todas las partes civiles que suscribieron el acuerdo las cuantías adjudicadas en la decisión del Tribunal de lo Penal de Apelación de París.

8.9 Acuerdo transaccional entre Total y el Fondo de 1992

8.9.1 Se firmó un acuerdo bilateral entre Total y el Fondo de 1992 por el que:

- Total se comprometió a renunciar a todas las reclamaciones contra el Fondo de 1992 y a abandonar todas las acciones pendientes contra este; y
- el Fondo de 1992 se comprometió a renunciar a todas las reclamaciones contra Total y a abandonar todas las acciones pendientes contra esta.

8.9.2 El acuerdo global se ha ejecutado en su totalidad. Conforme al acuerdo global el Fondo de 1992 continuará tramitando las acciones judiciales pendientes incoadas contra él y pagará conforme a las sentencias. Como se establece en los procedimientos civiles en la sección arriba, a octubre de 2014 solamente quedaba una acción judicial pendiente contra el Fondo de 1992, en la que la cuantía total reclamada era de €87 467.

8.10 Reembolso a los contribuyentes

Como resultado del acuerdo global y después de facilitar las demandas en el tribunal, seguía existiendo un excedente importante en el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika*. En marzo de 2012, el Fondo de 1992 reembolsó £25 millones de ese excedente a los contribuyentes del Fondo de Reclamaciones Importantes, y en octubre de 2013, el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, que actuaba en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992, decidió cerrar el Fondo de Reclamaciones Importantes del *Erika*. El excedente de £26,2 millones que restaba se reembolsó a los contribuyentes el 1 de marzo de 2014.
