



FONDOS  
INTERNACIONALES  
DE INDEMNIZACIÓN  
DE DAÑOS DEBIDOS  
A CONTAMINACIÓN  
POR HIDROCARBUROS

<b>Punto 3 del orden del día</b>	IOPC/APR13/3/3		
Original: INGLÉS	26 de marzo de 2013		
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	<b>92EC58</b>		●
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	<b>71AC30</b>		
6º Grupo de trabajo del Fondo de 1992	<b>92WG6/5</b>		
7º Grupo de trabajo del Fondo de 1992	<b>92WG7/2</b>		

## SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

### ERIKA

#### Nota de la Secretaría

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto de este siniestro.
<b>Resumen del siniestro hasta la fecha:</b>	<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>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, Registro Italiano Navale (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 las unas contra las otras. El acuerdo global se ha ejecutado en su totalidad.</p> <p>En una sentencia dictada en septiembre de 2012, el Tribunal de Casación confirmó la decisión del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia y del Tribunal de Apelación, que habían atribuido la responsabilidad penal por el delito de haber causado contaminación a las cuatro partes siguientes: 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.</p>
<b>Novedades:</b>	<p>Quedan pendientes seis acciones contra el Fondo de 1992 que afectan a un total de 20 demandantes. La cuantía total reclamada en dichas acciones es de €10,4 millones.</p> <p>De conformidad con las instrucciones del Comité Ejecutivo, el Director, con la ayuda del abogado francés del Fondo de 1992, ha examinado la sentencia del Tribunal de Casación y sus observaciones se recogen en el presente documento.</p>
<b>Medidas que se han de adoptar:</b>	<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 AB
Aseguradora 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
Últimos en la cola	El Gobierno francés y Total SA se comprometieron a ser los últimos en la cola después de todos los demás demandantes. Total SA ha pagado la reclamación del Gobierno francés en su totalidad. Total SA retiró todas sus reclamaciones como parte de un acuerdo global.
Procedimientos judiciales	Quedan pendientes seis acciones contra el Fondo de 1992 que afectan a un total de 20 demandantes. La cuantía total reclamada en dichas acciones es de €10,4 millones.

**2 Introducción**

Los antecedentes relativos a este siniestro se resumen en el cuadro anterior y se ofrecen más pormenorizados en el anexo.

**3 Procedimientos judiciales que afectan al Fondo de 1992**

Quedan pendientes seis acciones contra el Fondo de 1992 que afectan a un total de 20 demandantes. La cuantía total reclamada en dichas acciones es de €10,4 millones.

**4 Sentencia del Tribunal de Casación (Sala de lo Penal)**

- 4.1 El Fondo de 1992 no se ha personado en los procedimientos penales, pero ha seguido su evolución con interés.
- 4.2 Para información sobre las sentencias del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia y el Tribunal de Apelación, se hace referencia al anexo del presente documento.
- 4.3 El 25 de septiembre de 2012 la Sala de lo Penal del Tribunal de Casación dictó su sentencia.

- 4.4 El Tribunal de Casación confirmó las cuantías concedidas por el Tribunal de Apelación, que se indican a continuación:

<b>Indemnización concedida por daños</b>	<b>Tribunal de Casación (millones €)</b>
Daños materiales	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)	34,1
Daños puramente ambientales	4,3
<b>Total</b>	<b>203,8 (£176 millones)</b>

- 4.5 El Director, con la ayuda del abogado francés del Fondo, ha examinado la sentencia del Tribunal de Casación y su resumen se recoge en los párrafos que siguen.

#### 4.6 Jurisdicción de los tribunales franceses

- 4.6.1 La jurisdicción penal de los tribunales franceses en esta causa fue cuestionada por el Avocat Général, quien había emitido un dictamen por el que la contaminación por hidrocarburos en cuestión había ocurrido en la zona económica exclusiva (ZEE) francesa y no en las aguas territoriales francesas, y en ese lugar hubiera prevalecido la jurisdicción del Estado de abanderamiento (Malta) por encima de la jurisdicción del Estado ribereño (Francia).

- 4.6.2 En cambio, el Tribunal de Casación reconoció la jurisdicción de los tribunales franceses. El Tribunal estima que, si bien el estado jurídico de la ZEE no está completamente claro, hay dos disposiciones que justifican, en estas circunstancias, la jurisdicción de los tribunales franceses:

- El artículo 220 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), del 10 de diciembre de 1982, conocida como la Convención de Montego Bay, en el que se estipula que cuando haya una prueba clara de que un buque ha cometido un delito de contaminación que haya causado graves daños en un Estado ribereño, ese Estado podrá "iniciar un procedimiento".
- El artículo 228 de dicha Convención, en el que se estipula que si un Estado ribereño ha iniciado un procedimiento por un delito cometido fuera de las aguas territoriales por el que el Estado de abanderamiento también ha iniciado un procedimiento, el Estado ribereño suspenderá sus procedimientos. Dado que en el presente caso el Estado de abanderamiento (Malta) no ha iniciado procedimiento alguno, el Estado ribereño sigue teniendo jurisdicción para imponer cualesquiera sanciones por ese delito.

- 4.6.3 El Tribunal de Casación resumió sus argumentos en los siguientes términos:

"En virtud de la aplicación conjunta de los artículos 220 y 228, cuando el Estado ribereño haya iniciado un procedimiento con objeto de imponer sanciones por la infracción de leyes y reglamentos aplicables o de reglas y normas internacionales relativas a la prevención, reducción y contención de la contaminación por los buques, cometida fuera de su mar territorial por parte de un buque extranjero, ese Estado tendrá jurisdicción cuando se trate de un caso de daños graves."

#### 4.7 Inmunidad soberana

- 4.7.1 El segundo aspecto relativo a la jurisdicción que se aborda en la sentencia del Tribunal de Casación se refiere a la inmunidad soberana invocada por la sociedad de clasificación italiana, Registro Italiano Navale (RINA). Esta sociedad alegó de hecho que prestaba sus servicios por delegación del Estado de

abanderamiento (Malta), de modo que tenía derecho a beneficiarse de la misma inmunidad soberana que el Estado de abanderamiento mismo.

4.7.2 El Tribunal de lo Penal de Primera Instancia había decidido que si RINA era procesado, no era por haber expedido al buque, por delegación del Estado de abanderamiento, un certificado de navegabilidad, sino por haber expedido certificados de clasificación al buque tras verificar las reglas de seguridad, un servicio que constituye una actividad puramente privada. El Tribunal de Apelación había decidido, por el contrario, que una sociedad de clasificación podía, como cuestión de principio, beneficiarse de la misma inmunidad soberana que el Estado de abanderamiento mismo. Sin embargo, el Tribunal de Apelación estimó que en las circunstancias actuales RINA había renunciado claramente a dicha inmunidad al participar en los procedimientos penales sin invocar jamás el derecho de inmunidad soberana.

4.7.3 En su sentencia, el Tribunal de Casación evitó pronunciarse sobre esta cuestión y simplemente declaró que "el hecho de que RINA, que reclama beneficiarse de la inmunidad soberana, tomara parte activa en las etapas preliminares de dichos procedimientos no es compatible con la intención de invocar dicha inmunidad y equivale de manera inequívoca a una renuncia por parte de dicha sociedad a todo de derecho de acogerse a la misma".

4.7.4 Por lo tanto, la cuestión de si una sociedad de clasificación tiene derecho o no, como cuestión de principio, a beneficiarse de la inmunidad soberana no está solucionada en la sentencia del Tribunal de Casación.

#### 4.8 Jurisdicción de los tribunales de lo penal para examinar reclamaciones de indemnización por daños debidos a contaminación

4.8.1 Varios de los apelantes ante el Tribunal de Casación habían reclamado que los tribunales de lo penal que se ocupaban de los procedimientos relativos al delito de contaminación involuntaria no tenían jurisdicción para examinar reclamaciones de indemnización por los daños causados.

4.8.2 El Tribunal de Casación no aceptó esta tesis y sostuvo, por el contrario, que en virtud del artículo IX.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992), en el que se estipula que "cada Estado contratante garantizará que sus tribunales tienen la necesaria jurisdicción para entender en tales demandas de indemnización", los tribunales de lo penal tenían jurisdicción para pronunciarse sobre las reclamaciones de indemnización derivadas del delito de causar contaminación.

4.8.3 El Tribunal de Casación se preocupó de explicar al respecto que:

"la única consecuencia para los FIDAC de no haber sido parte en los procedimientos ante el tribunal de lo penal es que no estará obligado por la decisión de este tribunal, en aplicación del párrafo 5 del artículo 7 del Convenio del Fondo de 1992."

#### 4.9 Compatibilidad de la legislación francesa con el Convenio MARPOL

4.9.1 Las cuatro partes que el Tribunal de Apelación consideró culpables habían alegado en sus nuevas apelaciones ante el Tribunal de Casación que la ley francesa en la que se contemplaban los delitos de contaminación voluntaria e involuntaria contravenía determinadas disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973/1978 (Convenio MARPOL), en la medida en que en virtud de este Convenio solamente la descarga voluntaria de hidrocarburos constituye un delito que se aplica exclusivamente a los buques, mientras que la ley francesa se aplica a cualquier persona que tenga autoridad sobre un buque.

4.9.2 En su sentencia, el Tribunal de Casación desestimó tal fundamento y sostuvo lo siguiente:

"en el texto mismo de la regla 9, en la actualidad las reglas 15 y 34 del Anexo I del Convenio MARPOL, se prohíbe la descarga desde todo "buque", una entidad sin personalidad jurídica alguna, y no se hace referencia a personas físicas, de modo que debe deducirse de ello que las partes signatarias no tenían la intención de imponer una lista restrictiva al legislador nacional encargado de incorporar las reglas de dicho Convenio en

la legislación nacional directa y de definir las categorías de personas que pueden ser responsables desde un punto de vista penal.

Habida cuenta de dichas declaraciones, en las que se establece que la forma en que el artículo 8 del Convenio MARPOL, del 5 de julio de 1983, se ha aplicado en este caso no es contraria a las prescripciones del Convenio MARPOL, el Tribunal de Apelación ha justificado su decisión sin pasar por alto la jurisdicción que CONVEMAR confiere al Estado ribereño."

#### 4.10 Responsabilidades penales

4.10.1 El Tribunal de Casación confirmó la decisión adoptada por el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia y por el Tribunal de Apelación con respecto a los fallos penales condenatorios por el delito de contaminación involuntaria contra las cuatro personas que tenían "autoridad de control y de dirección en la gestión o navegación del buque": 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.

4.10.2 El Tribunal confirmó que:

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

#### 4.11 Responsabilidades civiles

4.11.1 El Tribunal de Apelación declaró que la responsabilidad civil de las cuatro partes procesadas era solo la siguiente:

- el representante del propietario del buque, por negligencia temeraria, que le priva de la protección que otorga el párrafo 4 del artículo III del CRC de 1992;
- el presidente de la empresa gestora, también por negligencia temeraria, que le priva de la protección antedicha; y
- la sociedad de clasificación (RINA), pero exclusivamente sobre el fundamento de la legislación civil francesa y no por aplicación del CRC de 1992, ya que el Tribunal de Apelación subrayó que una sociedad de clasificación no puede considerarse una "persona que presta servicios para el buque" y beneficiarse como tal de la protección antedicha.

4.11.2 El Tribunal de Apelación declaró también que Total SA tenía derecho, en calidad de fletador, a beneficiarse de la protección antedicha y que quedaba exonerado de toda responsabilidad civil.

4.11.3 El Tribunal de Casación confirmó los fallos del Tribunal de Apelación sobre la responsabilidad civil del representante del propietario del buque, el presidente de la empresa gestora y la sociedad de clasificación (RINA). Con respecto a RINA declaró, contrariamente a las conclusiones del Tribunal de Apelación, que una sociedad de clasificación puede en principio beneficiarse de la protección que otorga el CRC de 1992, a menos que se halle, como en este caso, que esa sociedad es culpable de "temeridad", tal como se define este concepto en dicho Convenio.

4.11.4 Finalmente el Tribunal de Casación invalidó en parte la decisión del Tribunal de Apelación en la medida en que había exonerado a Total SA de toda responsabilidad civil. El Tribunal de Casación, por el contrario, mantuvo que en calidad de fletador, Total SA era culpable de "temeridad", tal como se define este concepto en el CRC de 1992. Por lo tanto, el Tribunal de Casación halló que Total SA era responsable, con carácter solidario y mancomunado, junto con las otras tres partes procesadas y le exigió el pago de indemnización por los daños causados.

#### 4.12 Daños ambientales y morales

4.12.1 Algunos de los apelantes ante el Tribunal de Casación habían criticado la decisión del Tribunal de Apelación de haber concedido daños a varias comunidades locales y asociaciones para la protección del medio ambiente respecto de daños puramente ambientales.

4.12.2 Tras rechazar esa tesis, el Tribunal de Casación, por el contrario, confirmó la decisión del Tribunal de Apelación y dictaminó que:

"El Tribunal de Apelación ha justificado, debidamente y sin contradicción, la concesión de la indemnización adecuada para reparar los daños ambientales, que comprenden los daños ambientales directos o indirectos derivados de este delito."

4.12.3 El Tribunal de Apelación había definido ese tipo de daños como: "daños importantes al entorno natural, sobre todo el aire, la atmósfera, el agua, el suelo, la tierra, las zonas rurales, los parajes naturales, la biodiversidad y la relación entre esos elementos, que no tienen repercusiones en ningún interés humano específico, pero que afectan al interés público legítimo". El Tribunal de Casación, por lo tanto, aprobó el principio, en virtud de la legislación francesa, del derecho de indemnización por daños puramente ambientales.

4.12.4 El Tribunal de Casación ha procurado que quede constancia de que su decisión no es vinculante para el Fondo de 1992, ya que este no se ha personado en los procedimientos penales.

### 5 Consideraciones del Director

5.1 Con su sentencia el Tribunal de Casación ha confirmado, casi en su totalidad, la sentencia del Tribunal de Apelación.

5.2 La decisión del Tribunal de Casación no es vinculante para el Fondo de 1992, ya que este no se personó en los procedimientos. Por lo tanto, esta sentencia no tendrá consecuencias para el Fondo de 1992 en estos momentos. Sin embargo, algunos aspectos de la sentencia pueden repercutir en el régimen internacional en el futuro. Cabe observar en cualquier caso que, ya que la indemnización por daños puramente ambientales queda establecida en la jurisprudencia francesa, es probable que esta decisión del Tribunal de Casación tenga cierta influencia en Francia y, quizá, en otros países. Esto podría tener consecuencias para el sistema internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos regido por los Convenios de 1992.

5.3 Aunque la sentencia no sea ejecutable contra el Fondo de 1992, hay dos aspectos que merecen consideración, a saber:

- el encauzamiento de la responsabilidad; y
- los daños ambientales y morales.

#### 5.4 Encauzamiento de la responsabilidad

5.4.1 En el artículo III.4 del CRC de 1992 se estipula lo siguiente:

"No podrá promoverse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación que no se ajuste al presente Convenio. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 5 del presente artículo, no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, ajustada o no al presente Convenio, contra:

- a) los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes;
- b) el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque;

- c) ningún fletador (comoquiera que se le describa, incluido el fletador del buque sin tripulación), gestor naval o armador;
- d) ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente;
- e) ninguna persona que tome medidas preventivas;
- f) ningún empleado o agente de las personas mencionadas en los subpárrafos c), d) y e);

a menos que los daños hayan sido originados por una acción o una omisión de tales personas, y que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños."

5.4.2 Por lo que respecta a la sociedad de clasificación (RINA), el Tribunal de Apelación había estimado que una sociedad de clasificación no podía considerarse una persona que preste servicios para el buque y beneficiarse como tal de las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992. El Tribunal de Casación, sin embargo, disiente de esa consideración y ha decidido que la sociedad de clasificación podría incluirse en el artículo III.4 b) del CRC de 1992 como "cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque" y, por tanto, podría beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992. La protección que otorga el artículo III.4 está sujeta al comportamiento de la parte en cuestión y en este caso el Tribunal de Casación decidió que RINA era culpable de "temeridad", tal como se define este concepto en el CRC de 1992 y, por lo tanto, no puede beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento.

5.4.3 La cuestión de si las sociedades de clasificaciones podrían beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento del CRC de 1992 nunca ha estado clara. Sin embargo, el Tribunal de Casación ha adoptado una interpretación amplia del CRC de 1992 con objeto de que las sociedades de clasificación queden incluidas, al considerarlas exentas de responsabilidad a menos que hayan cometido el acto de contaminación intencionadamente o con temeridad.

5.4.4 El Tribunal de Casación también halló que las otras tres partes acusadas, a saber, el representante del propietario del buque (Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.) y Total SA, al haber actuado temerariamente habían perdido la protección que otorgan las disposiciones de encauzamiento contempladas en el CRC de 1992.

5.4.5 Tras hallar que las cuatro partes acusadas no estaban protegidas por el CRC de 1992 y aplicar la legislación francesa, el Tribunal de Casación decidió que esas partes están obligadas a pagar indemnización.

## 5.5 Reclamaciones por daños ambientales y morales

5.5.1 Por lo que respecta a la cuestión de las reclamaciones por daños puramente ambientales, el Tribunal de Casación ha validado, sin dar más argumentos, la decisión del Tribunal de Apelación, que había decidido que los daños puramente ambientales eran admisibles para indemnización en la legislación francesa, dado que constituyen un deterioro importante del medio natural, aunque no haya afectado a ningún interés humano particular.

5.5.2 El Tribunal de Apelación utilizó un argumento filosófico, a saber, que debido a la interdependencia entre el ser humano y la naturaleza, todo daño a la naturaleza constituye un daño a la humanidad y debe indemnizarse, ya que la víctima final es el ser humano.

5.5.3 La indemnización por daños ambientales presenta serias dificultades de aplicación, ya que no puede identificarse ninguna víctima que tenga derecho a reclamar, ni establecerse la cuantía de la reclamación.

- 5.5.4 Por lo que respecta al derecho a reclamar indemnización, el Tribunal de Casación aprobó la fórmula utilizada por el Tribunal de Apelación, que propuso conceder el derecho a reclamar por este tipo de daños a personas que tengan la misión legal de mantener y mejorar el entorno vital de los ciudadanos: las autoridades locales y regionales que, en virtud de la legislación francesa, tienen la misión de proteger el medio ambiente y las asociaciones para la protección del medio ambiente, cuya misión intrínseca es la protección del medio ambiente.
- 5.5.5 Ahora bien, la mayor dificultad radica en la cuantificación de los daños ambientales cuando no hay ningún valor de mercado para determinar las pérdidas económicas. Mientras algunas jurisdicciones tratan de evaluar esos daños utilizando controvertidos modelos abstractos para obtener una cifra global, ese tipo de métodos no son admisibles en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo. En el artículo I.6 del CRC de 1992, en el que se limita cuidadosamente el concepto de daños ambientales, se estipula lo siguiente:
- "Daños ocasionados por contaminación:
- a) pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas, si bien la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse;
  - b) el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas."
- 5.5.6 El Tribunal de Casación ha aprobado el método utilizado por el Tribunal de Apelación para llegar a una concesión por daños ambientales de €100 000 a €500 000 a favor de las autoridades locales y de €1 millón a €3 millones a favor de las regiones. Los daños concedidos por este concepto no estaban documentados, no había ninguna prueba de daño alguno, además del que ya incluyen otros tipos de reclamaciones, como las de limpieza, y los daños concedidos no podían cuantificarse a no ser que se utilizara, como hizo el Tribunal, un modelo teórico.
- 5.5.7 El concepto de daño puramente ambiental no existía en la legislación francesa en el momento de producirse el siniestro del *Erika* y estaba en general asimilado a un daño moral ("perjuicio moral"). Por lo tanto, el Tribunal de Casación ha creado una nueva categoría de reclamación por daños ambientales en casos de contaminación por hidrocarburos en la legislación francesa.

## 5.6 Conclusión

La sentencia del Tribunal de Casación no es vinculante para el Fondo de 1992. Si bien podría aducirse que el Tribunal de Casación ha creado jurisprudencia al aceptar reclamaciones por daños ambientales mediante el uso de modelos abstractos que no son admisibles en virtud de los Convenios, el Tribunal de Casación ha dejado bien claro en su sentencia, al igual que habían hecho el Tribunal de Apelación y el Tribunal de Primera Instancia, que está aplicando la legislación francesa y no el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo de 1992. En este sentido es prematuro examinar si la sentencia podría tener alguna repercusión en el régimen internacional de indemnización.

## 6 Medidas que se han de adoptar

### Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tenga a bien:

- a) tomar nota de la información recogida en el presente documento; y
- b) dar al Director las instrucciones que estime oportunas con respecto a la tramitación de este siniestro.



## ANEXO

### ERIKA – ANTECEDENTES

#### **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 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 4 800 toneladas en la sección de popa.

#### **2 Consecuencias**

Unos 400 kilómetros de litoral quedaron afectados por los hidrocarburos.

#### **3 Operaciones de lucha contra los hidrocarburos**

- 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 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 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 SA, empresa 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 €16 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 SA, 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 la aseguradora 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 SA y el Gobierno francés**

- 5.1.1 Total SA 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 aseguradora, 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 las reclamaciones derivadas de este siniestro excediera de la cuantía máxima de 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 aseguradora, 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 SA si se dispusiera de fondos después de haber pagado íntegramente todas las demás reclamaciones.

### **5.2 Reclamaciones generales**

A octubre de 2012, 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, la aseguradora del propietario del buque, había abonado €12,8 millones y el Fondo de 1992 €116,9 millones<sup><1></sup>.

## **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 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 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

---

<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).

(Tevere Shipping), el presidente de la empresa gestora (Panship Management and Services Srl.), la sociedad de clasificación (RINA) y Total SA.

- 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 SA 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 SA 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 mancomunada y solidariamente responsables de los daños causados por el siniestro.
- 6.2.6 En la sentencia se consideró que Total SA 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*. Asimismo, se consideró que el fletador era una de las filiales de Total SA.
- 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. En la sentencia 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 medio ambiente. 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 medio ambiente 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 medio ambiente 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 medio ambiente que afectaron a los intereses colectivos que tenía la misión reglamentaria de salvaguardar.
- 6.2.10 Las cuatro partes 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 €71,3 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 SA. 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 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 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 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.

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 medio ambiente.

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

<b>Daños concedidos</b>	<b>Tribunal de lo Penal de Primera Instancia (millones de €)</b>	<b>Tribunal de lo Penal de Apelación (millones de €)</b>
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
<b>Total</b>	<b>192,15 (£155 millones)</b>	<b>203,8 (£164 millones)</b>

6.3.7 Teniendo en consideración las cuantías pagadas en concepto de indemnización por Total SA 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 SA, 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.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.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 el buque 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 un buque 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 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 SA.

##### *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 SA 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 SA, 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 SA, 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 del párrafo 6.3.6.

**7 Procedimientos civiles que afectan al Fondo de 1992**

Setecientos noventa y seis demandantes incoaron acciones judiciales contra el propietario del buque, Steamship Mutual y el Fondo de 1992. A octubre de 2012 se habían alcanzado acuerdos extrajudiciales con un gran número de esos demandantes y los tribunales habían dictado sentencias respecto de la mayor parte del resto de las reclamaciones. Aún seguían pendientes cinco acciones judiciales. La cuantía total reclamada en las acciones pendientes asciende a unos €9,9 millones.

**8 Procedimientos civiles del Municipio de Mesquer contra Total SA**

- 8.1 El Municipio de Mesquer entabló una acción judicial contra Total SA ante los tribunales franceses, alegando que la carga a bordo del *Erika* era en realidad un producto de desecho según la legislación europea. El Tribunal de Casación transfirió el caso al Tribunal de Apelación de Burdeos para que decidiese si Total SA contribuyó a que se produjera la contaminación causada por el siniestro del *Erika*.

- 8.2 A octubre de 2012, el Tribunal de Apelación de Burdeos aún no había emitido su decisión. Se espera que, a la luz de la decisión del Tribunal de Casación por lo que respecta a los procedimientos penales, estos procedimientos sigan ahora adelante.

**9 Acuerdo global**

- 9.1 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*.

- 9.2 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.

- 9.3 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.

- 9.4 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 SA.

- 9.5 El acuerdo global se ha formalizado en los cuatro acuerdos siguientes:

9.6 Acuerdo general cuatripartito

- 9.6.1 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.

- 9.6.2 De conformidad con el acuerdo general, las partes han presentado los alegatos necesarios para retirar sus acciones. Se espera que las sentencias en las que se registran dichos retiros se dicten antes de finales de 2012.
- 9.7 Acuerdo transaccional entre Steamship Mutual y el Fondo de 1992
- 9.7.1 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.
- 9.7.2 De conformidad con dicho acuerdo, Steamship Mutual ha pagado al Fondo de 1992 una suma global de €2,5 millones.
- 9.8 Acuerdo transaccional entre RINA y el Fondo de 1992
- 9.8.1 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. El Fondo de 1992 se comprometió además a abandonar todas las acciones pendientes contra RINA; y
  - RINA se comprometió también a renunciar a todas las reclamaciones contra el Fondo de 1992.
- 9.8.2 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.
- 9.9 Acuerdo transaccional entre Total y el Fondo de 1992
- 9.9.1 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.
- 9.9.2 Conforme al acuerdo global el Fondo de 1992 continuará tramitando las cinco acciones judiciales pendientes incoadas contra él por un total de unos €9,9 millones y pagará conforme a las sentencias.
-