



FONDOS
INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS DEBIDOS
A CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

Punto 3 del orden del día	IOPC/APR13/3/3/2		
Original: INGLÉS	28 de marzo de 2013		
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC58	●	
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	71AC30		
6º Grupo de trabajo del Fondo de 1992	92WG6/5		
7º Grupo de trabajo del Fondo de 1992	92WG7/2		

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

ERIKA

Nota de la Secretaría General de la Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas (CRPM)

Objetivo del documento:

En el presente documento se resumen los procedimientos relacionados con la indemnización de daños debidos al siniestro del *Erika*. A tal fin, se presentan sucesivamente los elementos relativos a lo siguiente:

- El siniestro.
- Los procedimientos incoados en el ámbito internacional en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio del Fondo de 1992).
- Los procedimientos incoados paralelamente en Francia, que culminaron con la sentencia dictada el 25 de septiembre de 2012 por el Tribunal de Casación francés. Esta sentencia es de gran importancia y es susceptible de inspirar cambios en la legislación nacional, internacional y, dado el caso, europea. En efecto, conforme a lo dispuesto en el artículo 55 de la Constitución, se aplican los siguientes convenios internacionales: CONVEMAR (Montego Bay), MARPOL, el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, en el marco del derecho francés (ley nº 83-583 del 5 de julio de 1983 sobre la contaminación por los buques (en la actualidad el artículo L.218-10 y siguientes del Código sobre el medio ambiente) y artículo 113-12 del Código penal francés) para reconocer en particular:
 - la jurisdicción territorial de Francia para juzgar los casos de contaminación que afectan a sus costas, incluso en el caso de un siniestro ocurrido en la zona económica exclusiva de Francia, pero fuera de sus aguas territoriales;
 - la responsabilidad penal de las partes que integran la cadena del transporte marítimo y de su condena solidaria a asumir los costes de la indemnización debida a las víctimas, por haber actuado con temeridad, tal como se define este concepto en el CRC de 1992;
 - la existencia y la posibilidad de obtener indemnización por daños puramente ambientales o daños que afectan al patrimonio natural, además de otros tipos de daños por los que se han concedido indemnizaciones en el ámbito internacional y en Francia.

Medidas que se han de adoptar:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información recogida en el presente documento.

1 Resumen del siniestro

El 12 de diciembre de 1999, el *Erika*, un buque tanque cargado con 30 884 toneladas de fueloil pesado y matriculado en Malta, naufragó a unas 30 millas marinas de las costas occidentales de Francia. Se derramaron en el mar más de 19 000 toneladas de hidrocarburos, que contaminaron las aguas territoriales francesas y más de 400 kilómetros de costas desde la punta de Bretaña hasta la isla de Ré. Se recogieron y almacenaron más de 250 000 toneladas de desechos oleosos^{<1>}. Se estima la cuantía de los daños causados en aproximadamente 850 millones de euros.

2 Resumen de los procedimientos incoados en el ámbito internacional

En el ámbito internacional, se incoaron procedimientos de indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y del Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio del Fondo de 1992)^{<2>}. Dichos Convenios contemplan dos mecanismos:

- En primer lugar, en virtud del CRC de 1992, el propietario del buque es objetivamente responsable de los daños debidos a contaminación por hidrocarburos, es decir, es responsable aunque el buque no haya sufrido avería alguna o los miembros de la tripulación no hayan actuado con negligencia. Como contrapartida, la responsabilidad está limitada a un monto determinado por el arqueo del buque. Este monto está garantizado por una aseguradora. En el caso del *Erika*, el monto máximo se fijó en €12 843 484.
- En segundo lugar, el Convenio del Fondo de 1992 asegura otro nivel de indemnización financiado por el Fondo de 1992, que también puede activarse sin necesidad de demostrar conducta culpable. Como contrapartida, la indemnización pagada está limitada a niveles máximos. Ahora bien, para tener derecho a indemnización, los daños debidos a contaminación deben entrañar una pérdida económica real y cuantificable y el demandante (particulares, empresas, administraciones locales o Estados) debe presentar pruebas del monto de la pérdida o de los daños mediante documentos contables de conformidad con el Manual de reclamaciones. En el marco de los FIDAC no se indemniza por daños puramente ambientales. En el caso del *Erika*, al mes de octubre de 2012, se habían presentado 7 331 reclamaciones de indemnización por un total de €38 millones. A esa fecha, se habían pagado indemnizaciones por un total de €129,7 millones; de esta suma, la aseguradora se hizo cargo de 12,8 millones en virtud de los procedimientos de limitación de la responsabilidad.

^{<1>} Fuente: *Siniestros en los que intervinieron los FIDAC – 2012*, FIDAC.

^{<2>} Los FIDAC son tres organizaciones intergubernamentales (Fondo de 1992, Fondo Complementario y Fondo de 1971) establecidas por los Estados para indemnizar a las víctimas de daños debidos a la contaminación resultante de las descargas de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque. Al 31 de diciembre de 2012, el Fondo de 1992 comprendía 109 Estados, y el Fondo Complementario 28 Estados. Los Estados Unidos no son parte en ninguno de los dos Fondos y disponen de su propio régimen de responsabilidad.

3 Resumen de los procedimientos incoados en Francia

- 3.1 A la vez que se incoaban procedimientos en el ámbito internacional, se iniciaron también diligencias penales en Francia contra el fletador (Total), el propietario del buque (Tevere Shipping), la sociedad de clasificación (RINA) y la empresa gestora del buque (Panship) por contaminación involuntaria por hidrocarburos de las aguas o vías navegables. Inicialmente 114 demandantes y posteriormente 34 en la fase del procedimiento de casación (el Gobierno francés, entes territoriales, asociaciones de protección del medio ambiente y particulares) se constituyeron en partes civiles. Sobre esta base se concedieron indemnizaciones por un monto de €203,8 millones: 165,4 para los daños materiales, 34,1 para los daños morales y 4,3 para los daños puramente ambientales.

Una decisión definitiva adoptada de derecho

- 3.1.1 La decisión que adoptó el Tribunal de Casación el 25 de septiembre de 2012 puso fin al procedimiento incoado en Francia. El Tribunal de Casación es el órgano supremo del sistema judicial francés y solamente adopta decisiones de derecho y no de hecho, en relación con aspectos puramente jurídicos.

Una decisión adoptada en el marco de un procedimiento penal

- 3.1.2 El procedimiento incoado en Francia era de naturaleza penal, dado que se trataba de determinar la responsabilidad de las partes interesadas en relación con un delito determinado por la ley n° 83-583 del 5 de julio de 1983 sobre la contaminación por los buques. En el marco del proceso, se cuestionó la competencia del juez francés de lo penal para pronunciarse sobre intereses civiles, debido a que el CRC de 1992 establece un régimen específico de responsabilidad que ofrece a las víctimas la posibilidad de emprender acciones judiciales, pero las posibles faltas reconocidas en ese marco no pueden asimilarse a un delito. Sin embargo, el Tribunal de Casación francés estimó que la competencia del juez de lo penal solamente quedaba excluida en los casos en que las partes interesadas se beneficien de un encauzamiento de la responsabilidad hacia el propietario del buque a través del CRC de 1992. Por consiguiente, las personas que no puedan beneficiarse del encauzamiento de la responsabilidad previsto en el CRC de 1992 (lo que ocurre en el caso de las partes interesadas en el proceso del *Erika*, como se explica más adelante en la presente nota) pueden ser condenadas a pagar indemnización en el marco de un procedimiento penal.
- 3.1.3 Un procedimiento que presenta tres elementos esenciales: jurisdicción territorial, responsabilidad del conjunto de los acusados, los autores de los daños, y reconocimiento de los daños puramente ambientales. Estos puntos se retoman a continuación.

3.2 Reconocimiento de la jurisdicción de Francia en un siniestro ocurrido fuera de sus aguas territoriales

Cuestiones planteadas

- 3.2.1 Se trataba de dilucidar si Francia tenía jurisdicción para juzgar el caso, dado que el siniestro ocurrió en la zona económica exclusiva de Francia, pero fuera de sus aguas territoriales. La alternativa a la jurisdicción de Francia hubiera sido la jurisdicción de Malta, el Estado de abanderamiento del *Erika*. Malta no pidió ejercer su jurisdicción. Para las víctimas (particulares, entes locales, etc.) la posibilidad de entablar acciones judiciales ante los tribunales de su país es fundamental, como es lógico, ya que ello facilita considerablemente su acción. La decisión del Tribunal de Casación confirma que los tribunales franceses tienen competencia para juzgar el caso.

- 3.2.1 Dado que Malta no pidió ejercer su jurisdicción, el Tribunal de Casación fundamenta la competencia de Francia en la aplicación de la ley n° 83-583 del 5 de julio de 1983 sobre la contaminación por los buques (actualmente el artículo L.218-10 y siguientes del Código sobre el medio ambiente), por la que se autoriza la iniciación de diligencias en caso de "contaminación de las aguas territoriales". Para el Tribunal de Casación, esto debe considerarse también a la luz de las disposiciones del artículo 113-12 del Código penal, en el que se especifica que: "la legislación penal francesa es aplicable a las infracciones cometidas fuera de las aguas territoriales en los casos en que los convenios internacionales y la legislación así lo prevean".
- 3.2.3 Los argumentos presentados durante el proceso para refutar la aplicación de la ley del 5 de julio de 1983 eran los siguientes:
- En virtud de la CONVEMAR (Montego Bay), los Estados solamente podrán ejercer soberanía sobre sus aguas territoriales. Puesto que el siniestro del *Erika* ocurrió fuera de las aguas territoriales francesas, son los tribunales del Estado de abanderamiento, en este caso Malta, los que deberían haber tenido la jurisdicción.
 - El Convenio MARPOL solo autoriza a los Estados ribereños a imponer sanciones por las descargas, pero no por las consecuencias que puedan derivarse de las mismas en cuanto a contaminación^{<3>}.
- 3.2.4 Con respecto a estos dos puntos, el Tribunal de Casación estima que:
- La aplicación conjunta de los artículos 220.6 y 228 de la CONVEMAR (Montego Bay) autoriza la jurisdicción del Estado ribereño en caso de daños "graves".
 - En consecuencia, el juez francés aplica rigurosamente el Convenio MARPOL, pero las normas de protección impuestas por el derecho internacional no dejan de ser normas de protección *mínimas* que no impiden en modo alguno que la legislación nacional vaya más allá.
- 3.2.5 Teniendo en cuenta estos elementos, el Tribunal de Casación estima que la aplicación de la ley francesa del 5 de julio de 1983 no es incompatible con la CONVEMAR y el Convenio MARPOL y que por lo tanto Francia tiene competencia para juzgar.
- 3.3 Reconocimiento de la responsabilidad de todas las partes de la cadena del transporte marítimo

Cuestiones planteadas

- 3.3.1 Se trataba de dilucidar si además del propietario del buque podía reconocerse la responsabilidad de otras partes, que quedarían obligadas a pagar indemnización. Para las víctimas (particulares, entes locales, etc.) esa posibilidad es esencial, pues, de hecho, permite evitar que se diluya la responsabilidad y obtener el reconocimiento de que varias partes, además del propietario del buque (en este caso el fletador, el propietario del buque, la sociedad de clasificación y la empresa gestora del buque), tienen también autoridad para controlar y dirigir el buque, y son también responsables de las consecuencias del siniestro.
- 3.3.2 Al reconocer la responsabilidad del fletador, el propietario del buque, la sociedad de clasificación y la empresa gestora del buque, el Tribunal de Casación ha confirmado que además del propietario del buque hay otras partes, que no han provocado directamente los

^{<3>} "A los efectos de la implantación (...) los Estados ribereños pueden adoptar para su zona económica exclusiva leyes y reglas para prevenir, reducir y contener la contaminación por los buques que se ajusten y den efecto a las reglas y normas internacionales generalmente aceptadas (...)".

daños, pero que tienen responsabilidad penal en la contaminación involuntaria por hidrocarburos. Este es uno de los puntos fundamentales en el establecimiento de la responsabilidad penal de estas partes. El Tribunal de Casación ha afirmado también que el encauzamiento de la responsabilidad civil hacia el propietario del buque no impedía que se condenara a otros operadores reconocidos como responsables en lo penal de la contaminación a pagar la indemnización debida a las víctimas. Así pues el Tribunal ha condenado solidariamente a los acusados a reparar las consecuencias de los daños causados.

3.3.3 Los principales puntos abordados por el Tribunal de Casación en relación con la cadena de responsabilidad son los siguientes:

- **Ausencia de inmunidad soberana de la sociedad de clasificación (RINA):**
RINA pidió que se le concediera la inmunidad habida cuenta de que había actuado en nombre del Estado de abanderamiento y no como un operador independiente. El Tribunal de lo Penal no le concedió el beneficio de la inmunidad porque la expedición de los certificados de clasificación es una actividad de carácter privado. No obstante, el Tribunal de Apelación estimó posteriormente que la expedición de certificados de clasificación contribuía a garantizar un servicio público, a saber, la mejora de la seguridad de la navegación. Ahora bien, no le concedió inmunidad de jurisdicción, una decisión que confirmó el Tribunal de Casación, porque RINA había renunciado de manera inequívoca a la inmunidad de jurisdicción al participar en todas las fases de instrucción y del proceso ante los tribunales en cuestiones de fondo del caso. En efecto, las cuestiones relativas a la jurisdicción deben invocarse al comienzo del proceso, antes que las cuestiones de fondo.

Otro argumento que podría haberse invocado en la hipótesis en que se hubiera considerado que RINA no había renunciado a la inmunidad de jurisdicción hubiera sido que RINA sigue siendo una sociedad de derecho privado que actúa en el marco de actividades económicas y no exclusivamente gubernamentales. Así pues, no es un hecho probado que la expedición de certificados de clasificación de un buque esté reconocida como un servicio público y permita a la sociedad de clasificación considerar que su actividad y su responsabilidad son comparables a las de un organismo puramente estatal y, por tanto, beneficiarse de la inmunidad de jurisdicción.

- **Reconocimiento de la responsabilidad del fletador, el propietario del buque, la sociedad de clasificación y la empresa gestora del buque, compatible con el Convenio MARPOL y el CRC de 1992:**
El fletador, el propietario del buque, la sociedad de clasificación y la empresa gestora del buque fueron declarados culpables en virtud de una interpretación amplia del Convenio MARPOL. Los jueces franceses, en efecto, declaran culpable a todas las personas que "ejercen autoridad sobre el buque" sobre la base de la ley nº 83-583 del 5 de julio de 1983, mientras que el Convenio MARPOL no se refiere a ningún individuo en concreto. Así pues, en la legislación francesa se aplica el Convenio MARPOL de una manera estricta pero que entra dentro de lo posible. La responsabilidad del fletador, Total, se estableció específicamente con respecto a la autoridad real que ejercía sobre el buque. Para el Tribunal de Casación, esta autoridad queda establecida, en particular, por el hecho de que Total:
 - había elegido un fletamento por viaje y no por tiempo con objeto de limitar su responsabilidad.
 - había decidido llevar a cabo actividades de supervisión (*vetting*) para complementar los certificados expedidos por las sociedades de clasificación.

3.3.4 Dado que estas partes tienen autoridad sobre el buque, no puede aplicarse el encauzamiento de la responsabilidad hacia el propietario del buque en virtud del CRC de 1992. De hecho, el CRC de 1992 crea un régimen especial de responsabilidad para el propietario del buque e instituye inmunidad a favor de un grupo de partes. Sin embargo, prevé también que las reclamaciones de indemnización puedan dirigirse hacia esas partes cuando los daños han sido originados por una acción o una omisión de esas personas, y que estas han actuado así con intención de causar esos daños, o bien *temerariamente* y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños. Al respecto, el Tribunal de Casación considera que hubo temeridad, una interpretación de la falta inexcusable definida *supra* en el CRC de 1992, en el caso del *Erika*. Con ello, no se inventa un nuevo concepto jurídico y da plena efectividad a las disposiciones del CRC de 1992.

3.4 Reconocimiento de los daños ambientales

Cuestiones planteadas

3.4.1 Se trataba de dilucidar si los daños ambientales (distintos, por ejemplo, de los daños económicos o morales) pueden dar lugar a reclamaciones de indemnización. La indemnización por daños puramente ambientales es una cuestión importante en los procedimientos judiciales relacionados con los derrames de hidrocarburos. El reconocimiento de esos daños supone, en particular, establecer un vínculo entre los daños y los efectos sobre el patrimonio natural, las partes susceptibles de emprender acciones judiciales para reclamar indemnización y un método para evaluar los daños. Las conclusiones del Tribunal de Casación no imponen nuevas obligaciones al Fondo de 1992, que no se personó en los procedimientos.

3.4.2 Los principales puntos abordados por el Tribunal de Apelación y confirmados por el Tribunal de Casación en relación con los daños ambientales son los siguientes:

- **El establecimiento de un vínculo entre los daños ambientales y los efectos sobre el patrimonio natural:**

El Tribunal de Casación estima que los daños puramente ambientales son susceptibles de indemnización en el caso del *Erika*, dado que:

- No es justo conceder la inmunidad a los responsables que han causado de manera culposa los daños a la naturaleza con el pretexto de que la naturaleza no pertenece a nadie en particular. Toda falta debe comportar una sanción. En particular, en el artículo L.110-1 del Código sobre el medio ambiente figura una cualificación legislativa del patrimonio común para los espacios, recursos y entornos naturales, los lugares y parajes naturales, la calidad del aire, la flora y la fauna, la diversidad y el equilibrio biológico.
- En la sentencia del Tribunal de Apelación confirmada en este punto por el Tribunal de Casación se indica que constituyen "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".

Los daños ambientales son diferentes de los daños morales, que también se constatan en el caso del *Erika*.

- **Reconocimiento del interés para emprender acciones judiciales de los entes territoriales y las asociaciones de protección del medio ambiente:**

El Tribunal de Casación reconoce que las administraciones locales y las asociaciones de protección del medio ambiente (artículo L.142-4 del Código francés sobre el medio ambiente, derivado de la ley nº 2008-757 relativa a la responsabilidad ambiental) pueden emprender acciones judiciales. Las asociaciones que hayan estado dadas de alta al menos 5 años en la fecha de los hechos, pueden ejercer los derechos reconocidos a la parte civil siempre que en sus estatutos se establezca la salvaguarda de todos o parte de los intereses mencionados en el artículo L.211-1 del Código francés sobre el medio ambiente.

- **Un método a tanto alzado para la cuantificación de los daños:**

El método utilizado para cuantificar los daños es un método de evaluación a tanto alzado basado en criterios específicos para cada uno de los diferentes tipos de víctimas. En la sentencia del Tribunal de Apelación confirmada en este punto por el Tribunal de Casación se especifica que: "Con objeto de llegar a una evaluación monetaria justa de los daños ambientales sufridos por cada una de las partes civiles, el Tribunal adoptará diversos parámetros que tengan en cuenta en el caso de los municipios, si procede, la superficie de playa afectada, la magnitud de los efectos del derrame de hidrocarburos en los sitios, como se especifica en el informe, su vocación marítima y su población; en el caso de otros municipios, el Tribunal ha efectuado una comparación con aquellos para los que disponía de datos; para los otros entes territoriales ha tenido en cuenta la magnitud de la contaminación sufrida por sus costas, la orientación más o menos marítima de sus actividades y de su población; y para las asociaciones, el número de miembros, si tiene, la notoriedad y especificidad de sus actividades, a fin de evaluar los efectos sobre su misión, ese elemento de las asociaciones que constituye su razón de ser".

3.4.3 En Francia se está debatiendo una propuesta de ley presentada el 23 de mayo de 2012 en el Senado para efectuar un seguimiento de la sentencia dictada por el Tribunal de Casación e incluir los siguientes elementos en el Código civil: "Todo acto que cause daños en el medio ambiente obliga a la persona culpable de que hayan ocurrido a indemnizar con respecto a tales daños. La indemnización por daños ambientales se efectuará prioritariamente en especie."^{<4>}.

4 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tome nota de la información que figura en el presente documento.

<4>

Proyecto de artículo 1382-1 del Código civil, <http://www.senat.fr/leg/pp111-546.html>