



**FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992**

COMITÉ EJECUTIVO
18ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.18/5/Add.2
4 octubre 2002
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

ERIKA – RECURSOS

Nota del Director

Resumen:	Aunque todavía no han concluido las investigaciones sobre la causa del siniestro, se presta consideración a si el Fondo de 1992 debe entablar ya acciones judiciales en esta coyuntura contra determinadas partes a fin de prevenir la prescripción del derecho del Fondo a reclamar la recuperación de las cuantías pagadas por él en concepto de indemnización.
Medidas que han de adoptarse:	Impartir instrucciones respecto a tales acciones.

- 1 En el caso del *Erika*, como en otros casos, el Fondo de 1992 deberá decidir si ha de interponer recursos para recuperar las cuantías que ha pagado en concepto de indemnización. La política de los FIDAC respecto a los recursos, estipulada por los órganos rectores, puede resumirse así:

La política de los Fondos consiste en interponer recurso siempre que sea pertinente. En cada caso los Fondos han de considerar si, sobre la base del derecho nacional aplicable, sería posible recuperar, del propietario del buque o de otras partes, cualesquiera cuantías que dichos Fondos hayan pagado a las víctimas. Si están en juego cuestiones de principio, la cuestión de las costas no debe ser el factor decisivo para los Fondos a la hora de considerar si han de entablar acción judicial. La decisión de los Fondos sobre si han de entablar tal acción debe tomarse caso por caso, habida cuenta de la perspectiva de éxito dentro del sistema jurídico en cuestión.

- 2 Como se indica en la sección 4 del documento 92FUND/EXC.18/5, las investigaciones para determinar la causa del siniestro del *Erika* fueron realizadas por la Autoridad Marítima de Malta y la Comisión Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos de Francia. Los informes sobre estas investigaciones se resumieron en el documento 92FUND/EXC.14/5/Add.1.

- 3 Un juez de instrucción de París está efectuando una investigación penal sobre la causa del siniestro. Durante 2000 se presentaron acusaciones contra el capitán del *Erika*, el representante del propietario matriculado (Tevere Shipping), el presidente de la compañía gestora (Panship Management and Services Srl), la propia compañía gestora, 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 (RINA) y uno de los gerentes de RINA. En diciembre de 2001 se presentaron cargos contra Total Fina y algunos de sus ejecutivos basados en el informe de un experto designado por el Tribunal. Las investigaciones aún no han concluido.
- 4 A petición de varias partes, el Tribunal de Comercio de Dunquerque ha designado expertos para investigar la causa del siniestro ('expertise judiciaire'). El Tribunal decidió que la investigación debería correr a cargo de un grupo de cuatro expertos. Esta investigación aún no ha concluido.
- 5 Una serie de órganos públicos y privados entablaron acciones judiciales en varios tribunales de Francia contra las siguientes partes y solicitaron que los tribunales juzgasen a los demandados mancomunada y solidariamente responsables por los daños que no estuviesen cubiertos por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992:

Total Fina SA
Total Raffinage Distribution SA
Total International Ltd
Total Transport Corporation
Tevere Shipping Co Ltd
Steamship Mutual
Panship Management and Services Srl
RINA (Registro Italiano Navale)

El Fondo de 1992 ha solicitado que se le permita intervenir en estos procesos.

- 6 En opinión del Director, no le es posible al Fondo de 1992 adoptar una postura definitiva sobre si el Fondo debe interponer recursos y, en caso afirmativo, contra qué partes, hasta que concluyan las investigaciones sobre la causa del siniestro. No obstante, el Director considera que el Fondo de 1992 debe entablar las acciones judiciales que sean necesarias para prevenir la prescripción de sus derechos.
- 7 En espera del resultado de las investigaciones en curso sobre la causa del siniestro, el Fondo de 1992 debe en todo caso, en opinión del Director, impugnar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad. Considera que las investigaciones realizadas por la Autoridad Marítima de Malta y la Comisión Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos de Francia dan pie a dudas en cuanto a la calidad del buque en el momento del siniestro (véase documento 92FUND/EXC.14/5/Add.1). Cabe observar que en virtud del Artículo V.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 el propietario del buque queda desposeído del derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que los daños de contaminación resultaron de su acción u omisión personales, cometidas con la intención de causar tales daños, o temerariamente y a sabiendas de que tales daños serían el resultado probable. Esta prueba es considerablemente más estricta que la prueba en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 que dispone que el propietario del buque no tiene derecho a limitar su responsabilidad si el siniestro ocurrió como resultado de su falta concreta o culpa.
- 8 Conforme al derecho francés, el plazo general de prescripción en cuestiones comerciales es, a reserva de numerosas excepciones, diez años. Sin embargo, en virtud del Artículo VIII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, los derechos de indemnización conforme a dicho Convenio caducarán a menos que se entable una acción en virtud del mismo dentro de los tres años siguientes a la fecha en que ocurrieron los daños.

- 9 Un recurso interpuesto por el Fondo de 1992 contra Tevere Shipping Co Ltd (el propietario matriculado del *Erika*) constituiría, en opinión del Director, una acción en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Este puede ser el caso también respecto a algunos otros demandados en potencia, a saber Panship Management and Services Srl (el gestor del *Erika*), Selmont International Inc. (fletador por tiempo del *Erika*) y Total Transport Corporation (fletador de la travesía del *Erika*).
- 10 Parece que, a fin de que prosperen los recursos interpuestos contra Panship Management and Services Srl, Selmont International Inc. y Total Transport Corporation, el Fondo de 1992 tendría que probar que los daños de contaminación resultaron de su acción u omisión personales, cometidas con la intención de causar tales daños, o de manera imprudente y a sabiendas de que tales daños serían el resultado probable, ya que de otro modo tal vez puedan tener derecho a la protección prevista en el Artículo III.4 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Las acciones contra otras compañías pertenecientes al grupo Total probablemente estarían supeditadas a un plazo de prescripción de 10 años, pero en opinión del Director sería preferible entablar al mismo tiempo acciones contra todas las compañías pertenecientes al mismo grupo.
- 11 Una acción contra el asegurador P & I del *Erika*, la Steamship Mutual, también podría estar supeditada a una prescripción de tres años. En cuanto a la Steamship Mutual, cabe señalar a la atención el Artículo VII.8 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. En virtud de dicho artículo, las acciones de indemnización por daños de contaminación conforme al Convenio pueden entablar directamente contra el asegurador. Se prevé, sin embargo, que el asegurador tiene derecho a limitar su responsabilidad a la cuantía prescrita en el Artículo V.2 incluso si el propietario del buque queda desposeído de su derecho de limitación. El asegurador puede invocar el eximente de que los daños de contaminación resultaron de la falta deliberada de la conducta del propietario del buque.
- 12 A la luz del análisis efectuado en los párrafos 8 a 11 supra, el Comité Ejecutivo tal vez desee autorizar al Director a entablar recursos, como medida de protección, antes de expirar el plazo de tres años contra las partes siguientes:
- Tevere Shipping Co Ltd (propietario matriculado del *Erika*)
 - Steamship Mutual (asegurador P & I del *Erika*)
 - Panship Management and Services Srl (gestor del *Erika*)
 - Selmont International Inc. (fletador por tiempo del *Erika*)
 - Total Fina Elf SA (antes Total Fina SA) (sociedad en cartera)
 - Total Raffinage Distribution SA (expedidor)
 - Total International Ltd (vendedor de la carga)
 - Total Transport Corporation (fletador de la travesía del *Erika*)
- 13 Los resultados de las investigaciones sobre la causa del siniestro, una vez concluidas, pueden dar motivos para que el Fondo de 1992 recurra también contra partes que no sean las mencionadas en el párrafo 12. No obstante, el Director considera que no se necesita una decisión a este respecto y en esta coyuntura, ya que la prescripción de tres años prevista en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no se aplicaría a esas otras partes.
- 14 Como se mencionó en el párrafo 14.1 del documento 92FUND/EXC.18/5, el Fondo de 1992 ha entablado acción judicial contra las sociedades de clasificación RINA SpA y Registro Italiano Navale en los Tribunales de Comercio de Nantes, Vannes, La Roche sur Yon y Lorient a fin de proteger sus intereses. Si el Comité Ejecutivo le autorizase a recurrir contra algunas o todas las partes a que se refiere el párrafo 12 supra, sería conveniente, en opinión del Director, por razones de procedimiento, que el Fondo entablase acciones también contra RINA SpA y Registro Italiano Navale en el mismo tribunal.

15 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- (a) tomar nota de la información que consta en el presente documento;
 - (b) considerar si el Fondo de 1992 debe impugnar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad; y
 - (c) considerar si ha de autorizar al Director a interponer recursos contra las partes a que se refiere el párrafo 12 supra.
-