



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/APR19/3/7	
Fecha	8 de marzo de 2019	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES23	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC72	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES7	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

AGIA ZONI II

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Poner al corriente al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades surgidas en relación con este siniestro.
Resumen:	<p>El buque tanque para productos petrolíferos <i>Agia Zoni II</i> (arqueo bruto de 1 597, construido en 1972) se hundió a las 02,00 horas del 10 de septiembre de 2017 en buenas condiciones meteorológicas mientras permanecía fondeado cerca de la isla de Salamina, ligeramente fuera^{<1>} del sector norte de la zona de fondeo designada de El Pireo, en el golfo Sarónico. El buque se asentó en el fondo marino a una profundidad aproximada de 35 metros, con un espacio libre de unos 15 metros por encima del casco. No hubo víctimas. Todavía no se han publicado los resultados de las investigaciones realizadas.</p> <p>El buque iba cargado con 2 194 toneladas métricas (tm) de fueloil pesado y 370 tm de gasoil para usos marinos. Además, transportaba aproximadamente 15 tm de combustible líquido (gasoil para usos marinos), 300 litros de lubricantes y entre 200 y 300 litros de productos químicos. Se cree que en el hundimiento o poco después se derramaron unas 500 toneladas de hidrocarburos.</p> <p>Grandes manchas de hidrocarburos flotaron a la deriva en dirección este hacia el litoral continental en torno a El Pireo y Atenas, donde quedaron depositados, con la consiguiente contaminación de unos 20/25 km de litoral y de 3-4 km de la costa de la isla de Salamina. Las operaciones de limpieza dieron inicio muy poco después del siniestro con la participación a veces de más de 400 personas, continuaron durante el otoño de 2017 y concluyeron a finales de ese año.</p> <p>En noviembre de 2017 se sacaron los restos del naufragio del <i>Agia Zoni II</i> y se remolcaron hasta el astillero del salvador en la isla de Salamina, donde quedaron embargados por orden del fiscal a la espera de su investigación de la causa del siniestro. Posteriormente, el fiscal insistió en que los restos del naufragio se limpiaran para proceder con la investigación, labor que efectuaron dos contratistas de limpieza del 23 de marzo al 27 de abril de 2018.</p> <p>El 21 de junio los restos del naufragio entraron en dique seco, donde, entre otras cosas, se tomaron muestras de la plancha del casco. El 25 de junio se pusieron a flote y ahora se</p>

^{<1>} La Capitanía de Puerto central de El Pireo certificó que la posición del naufragio era 37° 55,9 N y 023° 34,05 E, por tanto, fuera de la jurisdicción de Piraeus Port S.A.

encuentran en el astillero del salvador, donde son objeto de una disputa entre el salvador y el propietario del buque acerca de las condiciones para su entrega. El salvador ha pedido la retirada del naufragio, ya limpio, de su astillero.

Novedades:

El Fondo de 1992 ha recibido 335 reclamaciones por un total de €86,49 millones y USD 175 000. Sus expertos han evaluado 153 reclamaciones y se han pagado €10,54 millones en concepto de indemnización.

El Fondo de 1992 ha seguido de cerca las investigaciones de la causa del siniestro, aunque todavía no se han publicado informes al respecto. A finales de 2018 los medios de comunicación de Grecia publicaron amplios informes acerca de las conclusiones del informe técnico ordenado por el juez que investiga la causa del siniestro. Se ha indicado que, según la conclusión del informe, el siniestro fue causado por una explosión, tras lo cual el buque comenzó a escorar y el agua penetró por una portilla abierta e inundó la cámara de máquinas, dando lugar a una pérdida de estabilidad y al hundimiento del buque. Se entiende que el informe no llega a ninguna conclusión en cuanto a la causa de la explosión. Cuando se publique oficialmente, el Fondo de 1992 lo enviará a sus expertos para que lo examinen.

Por otra parte, los medios de comunicación también han indicado que en el informe preparado por el Tercer Consejo de Investigación de Accidentes Marítimos (ASNA, por sus siglas en griego), recientemente enviado a la oficina del fiscal en El Pireo, se llega a la conclusión de que el siniestro fue el resultado de ‘actos y omisiones intencionales y negligencia’ por parte de determinadas personas y compañías. Se dice que en el informe se declara que el hundimiento del *Agia Zoni II* fue resultado de un acto delictivo perpetrado para abrir las válvulas del agua de lastre, lo cual causó la inundación del buque con agua de mar y su hundimiento. Se ha indicado que el escape de hidrocarburos que se produjo a continuación fue resultado de la fuga de la carga de los tanques de carga o de las escotillas de inspección de la carga, que habían sido cerradas herméticamente en la refinería después de la carga, pero que después fueron abiertas mientras el buque permanecía en la zona de fondeo.

El Fondo de 1992 está a la espera de una copia del informe del ASNA.

Medidas que se han de adoptar:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Agia Zoni II</i>
Fecha del siniestro	10 de septiembre de 2017
Lugar del siniestro	Golfo Sarónico (Grecia)
Causa del siniestro	Hundimiento en circunstancias que se están investigando
Cantidad de hidrocarburos derramados	Indeterminada, pero se calcula en alrededor de 500 toneladas.
Zona afectada	De 3 a 4 km de la costa de la isla de Salamina y de 20 a 25 km de la costa al sur del puerto de El Pireo y Atenas, golfo Sarónico.
Estado de abanderamiento del buque	Grecia
Arqueo bruto	1 597 toneladas
Asegurador P&I	Lodestar Marine Limited

Límite del CRC	4,51 millones de DEG (€5,41 millones) ^{<2>}
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG (€247,32 millones) ^{<3>}
Procedimientos judiciales	Ha dado inicio el procedimiento de limitación

2 **Antecedentes**

En el [informe en línea sobre el siniestro del *Agia Zoni II*](#) se suministran los antecedentes en detalle de este siniestro.

3 **Aplicabilidad de los Convenios**

- 3.1 Grecia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992.
- 3.2 Puesto que el arqueo bruto del *Agia Zoni II* (1 597) es inferior a 5 000 unidades, la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones de DEG (€5,41 millones). El buque estaba asegurado con Lodestar Marine Limited, un proveedor de seguros a prima fija con sede en el Reino Unido.
- 3.3 La cuantía total disponible para indemnización conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 es de 203 millones de DEG (€244,80 millones). Dado que la cuantía total de los daños causados por el derrame probablemente sea superior a la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992, el Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnización a las víctimas del derrame.
- 3.4 Grecia es también Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. La cuantía total disponible de conformidad con el Protocolo es de 750 millones de DEG, suma que incluye los montos pagaderos en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Sin embargo, es muy poco probable que los daños causados por el derrame excedan del límite disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992, por lo que no se prevé que este siniestro afecte al Fondo Complementario.

Detalles del seguro

- 3.5 El seguro del *Agia Zoni II*, con el asegurador a prima fija, que no formaba parte del International Group of P&I Associations (International Group), cubría riesgos de contaminación por hidrocarburos y la remoción de restos de naufragio, pero el casco no estaba asegurado. El contrato de seguro entre el propietario del buque y el asegurador tiene un límite de responsabilidad de €5 millones. Sin embargo, el asegurador indicó que haría honor a la tarjeta azul que expidió, que tiene un límite de 4,51 millones de DEG (€5,41 millones). Posteriormente estableció un fondo de limitación por esta suma mediante la presentación de una garantía bancaria en los tribunales.
- 3.6 La póliza de seguro, con un límite total de €5 millones, parece ser insuficiente, puesto que cubre todas las responsabilidades jurídicas, y no solo la responsabilidad por contaminación debida a hidrocarburos. Es posible que se dé una situación de infraseguro que habrá que plantearse en el futuro.
- 3.7 El Fondo de 1992 solicitó al asegurador una copia de la póliza, pero no le fue provista. El asegurador manifestó que había ofrecido al propietario del buque un seguro adicional para aumentar su cobertura, pero que este indicó que se 'autoaseguraría' para cubrir responsabilidades adicionales. Sin embargo, no parece que haya obtenido otra cobertura aparte de la provista por el asegurador.

^{<2>} Sobre la base de la cuantía del fondo de limitación fijada en el Tribunal de Primera Instancia de El Pireo en octubre de 2017.

^{<3>} Sobre la base del tipo de cambio vigente el 14 de enero de 2019, de 1 DEG = €1,218320.

3.8 *La legislación griega – Remoción de los restos del naufragio*

De conformidad con la legislación griega^{<4>}, todo buque que navegue hacia o desde un puerto o terminal griego debe tener un seguro que cubra la responsabilidad ante el Estado de la remoción de restos de naufragios hasta los límites de responsabilidad establecidos en el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996, que ascienden a 1 millón de DEG (€1,25 millones). Sin embargo, parece que el propietario no obtuvo este seguro de responsabilidad, como indicó que haría.

3.9 Según la legislación, el Estado tiene derecho a iniciar una acción judicial directa contra el asegurador a efectos de la remoción de restos de naufragios.

4 Reclamaciones de indemnización

4.1 El Fondo de 1992 ha recibido 335 reclamaciones por un total de €86,49 millones y USD 175 000. Ha aprobado 75 reclamaciones y ha pagado aproximadamente €10,54 millones en indemnizaciones. El Fondo de 1992 y sus expertos continúan visitando reclamantes, evaluando las reclamaciones presentadas hasta la fecha y recogiendo más información acerca del siniestro de un gran número de fuentes con el fin de acelerar en todo lo posible el pago de las indemnizaciones.

4.2 En el cuadro que figura a continuación se suministran más detalles acerca de las reclamaciones recibidas y de los pagos efectuados por el Fondo de 1992:

Reclamaciones presentadas al Fondo de 1992						
Tipo de reclamación	Cuantías reclamadas		Cuantías aprobadas		Cuantías pagadas por el Fondo	
	Número	Cuantía (€)	Número	Cuantía (€)	Número	Cuantía (€)
Limpieza	26	77,24 millones	10	10,32 millones	8	10,03 millones**
Vigilancia del medio ambiente	5	100 303	4	95 963	4	95 963
Pesca (incl. mayoristas)	142	4,26 millones	35	33 709	19	26 330
Daños materiales	112	811 113	9	24 950	8	23 788
Turismo	49	3,89 millones	17	362 453	15	353 149
Otros	1	90 000	0	0,00	0	0,00
Total	335***	86,49 millones*	75	10,84 millones	54	10,54 millones

* Una serie de reclamaciones relacionadas con la pesca, daños materiales y turismo incluyen reclamaciones inadmisibles por 'daños morales'.

** Se han pagado varios adelantos a la espera de una evaluación completa de las reclamaciones.

*** Se esperan más reclamaciones cuantiosas del Servicio de Guardacostas Helénico y de un importante complejo turístico.

<4> Artículo 7 de la ley 2881/2001, que trata de la remoción de naufragios.

- 4.3 Además de las reclamaciones citadas, el Fondo de 1992 recibió una reclamación del sector turístico por USD 175 000 que ha sido rechazada. Por otra parte, la Oficina de Presentación de Reclamaciones del Fondo de 1992 ha recibido consultas de más de 120 posibles reclamantes de los sectores de la pesca y el turismo, aunque está por verse si pasarán a ser reclamaciones admisibles contra el Fondo de 1992.
- 4.4 El Fondo de 1992 ya ha hecho pagos anticipados a varios contratistas de limpieza que desembolsaron grandes sumas en operaciones de lucha contra el siniestro y ha hecho además pagos íntegros de indemnización a otros reclamantes que sufrieron daños materiales o de los sectores de la pesca y el turismo. Se recibieron muchas reclamaciones por 'daños morales', que no son admisibles en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

Reclamaciones presentadas por los contratistas de limpieza, incluidos gastos por la remoción de los restos del naufragio

- 4.5 Los contratistas de limpieza han presentado 26 reclamaciones contra el fondo de limitación y el Fondo de 1992 por la suma de €77,24 millones relacionadas con 1) la extracción de hidrocarburos del naufragio, 2) la limpieza de costas, 3) los preparativos para la remoción de los restos del naufragio y la remoción en sí, 4) la limpieza posterior de los restos del naufragio para la realización de la investigación del fiscal y 5) el cuidado de los restos del naufragio después de la limpieza. El conjunto de las reclamaciones cubre el periodo transcurrido entre el 10 de septiembre de 2017, fecha del hundimiento, y el 31 de diciembre de 2018.

Extracción de los hidrocarburos del naufragio

- 4.6 Después de cerrar herméticamente las escotillas y los respiraderos del buque hundido, el salvador comenzó las operaciones de perforación en caliente para extraer los hidrocarburos todavía depositados en el buque. Durante todo el mes de septiembre de 2017 el salvador efectuó operaciones de bombeo para tal fin. Se calcula que durante las operaciones de bombeo y de lavado de los conductos se extrajeron del *Agia Zoni II* aproximadamente 2 220 tm de una mezcla de fueloil/agua.
- 4.7 El salvador utilizó técnicas de bombeo directo y de perforación en caliente para sellar los tanques de carga y las fugas a fin de aumentar la presión de los tanques y forzar la salida a la superficie de los hidrocarburos atrapados, que a continuación se recogieron.

Limpieza de las costas

- 4.8 Aproximadamente 4 km del litoral de la isla de Salamina y 20/25 km del litoral, densamente poblado, al sur del puerto de El Pireo y Atenas fueron contaminados, lo que incluyó la impregnación por hidrocarburos de unas 300 pequeñas embarcaciones de recreo atracadas en distintos puertos deportivos de las respectivas costas.
- 4.9 Los contratistas de limpieza movilizaron unas 400 personas para realizar sus operaciones, que continuaron en tierra y en el lugar del naufragio (para limpiar de residuos el fondo del mar), aunque se redujeron a actividades de vigilancia una vez concluidas en diciembre de 2017/enero de 2018 las operaciones de extracción de hidrocarburos. A lo largo de enero y febrero continuaron las operaciones adicionales de sustitución de material de las playas y después, de forma ocasional, se realizaron actividades de vigilancia durante periodos de mal tiempo en algunas playas para asegurarse de que no volvían a darse casos de contaminación.
- 4.10 Los expertos del Fondo están evaluando las reclamaciones por las operaciones de limpieza de las costas, pero sus esfuerzos se han visto frustrados porque los contratistas por lo general han presentado reclamaciones por sumas totales, sin especificar con precisión dónde y cuándo se utilizaron el personal y el equipo en las operaciones de limpieza.

Preparativos para la remoción de los restos del naufragio y labor de remoción

- 4.11 El 29 de septiembre de 2017 la Autoridad del Puerto de El Pireo ordenó al propietario del buque que removiera los restos del naufragio en el término de 30 días (es decir, a más tardar el 29 de octubre de 2017). El 13 de octubre de 2017 los salvadores informaron de que en el naufragio no quedaban bolsas de hidrocarburos en ninguno de los tanques de carga ni en los de dieseloil. El mismo día la Autoridad expidió una nueva orden a los salvadores para que procedieran a remover el naufragio "sin costo alguno para el Estado".
- 4.12 La orden expedida por la Autoridad se remitió a la legislación griega^{<5>}, señalando que la presencia de un naufragio en el mar representaba un factor gravoso para el medio marítimo que deformaba sus características y constituía una posible fuente de contaminación, dado que, incluso si se habían extraído los líquidos combustibles y lubricantes, existía la posibilidad de que, con el transcurso del tiempo y debido a condiciones meteorológicas, los restos que quedaban de estas sustancias escaparan gradualmente. También se indicaba que 'la existencia de un naufragio constituía un riesgo para los usuarios de la zona marítima en general...' y se señalaba que 'en sus planes de limpieza de los restos del naufragio el salvador había indicado que era difícil determinar en ese momento la cantidad de hidrocarburos que quedaba en los tanques de carga...'.
- 4.13 Los restos del naufragio se removieron el 29 de noviembre de 2017, pero, en el momento de levantarlos, nuevamente escaparon hidrocarburos^{<6>}, que volvieron a contaminar partes del litoral continental en torno a El Pireo, lo que hizo necesario realizar nuevas operaciones de limpieza. Se entiende que debido a las dificultades de acceso el salvador no había perforado en caliente todos los tanques de combustible, por lo cual cabía suponer razonablemente que la totalidad del combustible y los lubricantes permanecían en el interior del naufragio.
- 4.14 El 30 de noviembre de 2017 los restos del naufragio puestos a flote fueron remolcados hasta el astillero del salvador en la isla de Salamina, donde quedaron amarrados a la espera de la inspección del fiscal. Como medida de precaución se tendió una barrera flotante alrededor del buque.

Limpieza de los restos del naufragio como preparativo para las investigaciones del fiscal

- 4.15 Después de que los restos del naufragio se removieron y se remolcaron hasta el astillero del salvador, fueron embargados por el fiscal y se encargó al salvador que tomara posesión del buque en nombre de las autoridades (embargadores). De acuerdo con las autoridades, una vez puesto a flote, el *Agia Zoni II* se debía remolcar de inmediato hasta un lugar seguro donde no representara un peligro para el medio ambiente o la navegación. Por tanto, fue remolcado hasta el astillero del salvador por orden de las autoridades y del fiscal, que lo embargó con el fin de investigar la causa del hundimiento.
- 4.16 Los contratistas de limpieza y el salvador han presentado reclamaciones contra el Fondo de 1992 por la limpieza de los restos del naufragio ordenada por el fiscal.

<5> El informe introductorio de la Ley 2881/2001 y las actas de la comisión permanente para la producción y comercio del Parlamento griego.

<6> Se observó que el tanque de lastre de agua núm.2 (babor) tenía un escape de combustible. Los buzos/contratistas confirmaron que el resto de los tanques de lastre y espacios accesibles no contenían hidrocarburos.

Cuidado de los restos del naufragio después de la limpieza

- 4.17 Los restos del naufragio permanecen en el astillero del salvador y se han convertido en objeto de disputa entre su propietario y aquel. El propietario alega que no reúnen las condiciones para su entrega convenidas por el salvador antes de sacarlos del fondo del mar. El salvador desmiente este hecho y afirma que sus obligaciones contractuales con el propietario del buque terminaron el 30 de noviembre de 2017, fecha en que el *Agia Zoni II* fue transportado hasta un puerto seguro después de su puesta a flote.
- 4.18 El salvador ha presentado una reclamación contra el Fondo de 1992 que abarca el lapso transcurrido desde el 1 de marzo hasta el 31 de diciembre de 2018 y que cubre, entre otras cosas, la limpieza de los restos del naufragio (en marzo y abril de 2018) y el periodo a continuación de 'cuidado' y vigilancia del buque ya limpio en el astillero del salvador hasta finales de 2018.

5 Procedimiento de limitación

- 5.1 El administrador del fondo de limitación está haciendo una evaluación provisional de las reclamaciones que se han presentado al fondo de limitación. A este respecto, el Fondo de 1992 observa que, en términos generales, hay una correlación estrecha entre esas evaluaciones y las de sus expertos. El Fondo de 1992 ha ofrecido al administrador su experiencia en materia de la aplicabilidad por lo que se refiere a los Convenios. Al 5 de mayo de 2018 (última fecha para la presentación de reclamaciones contra el fondo de limitación) el administrador había recibido 84 reclamaciones por un total de €94,4 millones. El fondo de limitación ha recibido varias reclamaciones que no se han presentado al Fondo de 1992. Por otra parte, el Fondo de 1992 ha continuado presentando reclamaciones subrogadas contra el fondo de limitación, lo cual conlleva la convocatoria a una audiencia judicial.
- 5.2 Una vez que el administrador del fondo de limitación haya terminado de evaluar provisionalmente las reclamaciones presentadas al fondo de limitación, procederá a publicarlas, momento en que los reclamantes contra el fondo de limitación podrán aceptar o rechazar la evaluación provisional. Por tanto, se da la posibilidad de que el procedimiento judicial derivado de la presentación de reclamaciones contra el fondo de limitación lleve mucho tiempo, si bien muchos reclamantes que han presentado reclamaciones al Fondo de 1992 y al fondo de limitación recibirán su indemnización del Fondo de 1992.

6 Investigación de la causa del siniestro

- 6.1 Además de examinar las declaraciones de los testigos que formaban parte de la tripulación y la clasificación, los reconocimientos y las medidas para meter el buque en dique seco, el Fondo de 1992 ha continuado siguiendo con interés las investigaciones de la causa del hundimiento realizadas por el fiscal y el Centro Helénico de Investigación de Accidentes Marítimos, entidad que funciona independientemente de las autoridades judiciales (véase el documento [IOPC/APR18/3/7](#), párrafos 7.7 y 7.8).

Investigación de la Universidad Técnica de Atenas

- 6.2 A finales de 2018 los medios de comunicación de Grecia publicaron amplios informes acerca de las conclusiones del informe técnico ordenado por el juez que investiga la causa del siniestro. Si bien no se ha publicado todavía, se informó de que se había llegado a la conclusión de que el siniestro fue resultado de una explosión (por una causa sin determinar), tras lo cual el buque escoró con un asiento apopante, dejando paso al agua al interior del buque por una escotilla abierta, lo que produjo la inundación de la cámara de máquinas y con ello la pérdida de estabilidad y el hundimiento. El Fondo de 1992 ha solicitado que se le envíe una copia del informe técnico cuando se publique oficialmente.

Investigación del fiscal de las condiciones de los contratos de las operaciones de limpieza

- 6.3 En julio de 2018 se informó al Fondo de 1992 de que el fiscal estaba investigando las condiciones de la concesión a los contratistas de limpieza del acuerdo para la prestación de servicios de lucha contra la contaminación. Sin embargo, hasta la fecha no se han facilitado más detalles y el Fondo de 1992 y sus abogados están a la espera de las novedades que surjan a este respecto, de las que se informará oportunamente.

Investigación del Tercer Consejo de Investigación de Accidentes Marítimos (ASNA) para el fiscal

- 6.4 El Fondo de 1992 entiende que el ASNA ha concluido la investigación que realizaba para el fiscal. El Fondo de 1992 está a la espera de su publicación.

Informes de los medios de comunicación

- 6.5 Habida cuenta del efecto del siniestro en las costas de El Pireo, la prensa griega ha informado ampliamente acerca de las conclusiones de las investigaciones llevadas a cabo por las autoridades griegas. En varios informes de la prensa se ha afirmado que la investigación realizada por ASNA concluyó que el hundimiento del *Agia Zoni II* fue un acto de sabotaje.
- 6.6 Algunos informes de los medios de comunicación señalan que el hundimiento del *Agia Zoni II* fue resultado de un acto delictivo perpetrado para abrir las válvulas del agua de lastre^{<7>}, lo cual causó la inundación del casco del buque con agua de mar, dando lugar a una pérdida de estabilidad y al hundimiento del buque. Otros artículos hacen mención del cierre con retraso de los tanques de carga y de las escotillas de inspección de la carga situadas en la cubierta del buque, lo cual contribuyó al derrame.
- 6.7 Entre otras críticas, los artículos también censuran el hecho de que los dos tripulantes a bordo no informaron del siniestro a las autoridades ni enviaron una señal de *mayday* a los buques que se encontraban en las proximidades para pedir asistencia, y además critican al propietario del buque por no haberse comunicado con las autoridades portuarias, la sala de operaciones del Ministerio de Marina Mercante y los capitanes de los remolcadores y otros buques y por la indiferencia demostrada ante el hecho de que su buque se estaba hundiendo, cargado de hidrocarburos, frente al puerto de El Pireo.
- 6.8 En otros artículos de los medios de comunicación se afirma que el informe del ASNA termina señalando que 'ninguna de las personas mencionadas trató de salvar el buque; al contrario, se diría que la intención era dejar que se hundiera desvalido y sin ayuda. Esto viene a demostrar que era un objetivo planeado cuyo desarrollo no debía interrumpirse'. Supuestamente, en el informe también se afirma que 'el propósito de este caso consiste claramente en servir los intereses económicos de las compañías designadas por el propietario del buque para encargarse de las operaciones de lucha contra la contaminación y de su eliminación'.

7 Consideraciones del Director

- 7.1 El Director toma nota de que se sigue a la espera de la publicación oficial de los resultados de las investigaciones realizadas por ASNA para el fiscal, por el Centro Helénico de Investigación de Accidentes Marítimos y por el fiscal acerca de la concesión de los contratos para la limpieza, y señala que hasta que no se publiquen sería erróneo conjeturar acerca de la causa del siniestro. Sin embargo, si, como se sugiere en numerosos artículos de los medios de comunicación, la causa del siniestro fue una explosión o un acto delictivo, será necesario seguir considerando una serie de posibilidades en relación con la causa del hundimiento.

<7> Que habían sido bien cerradas al zarpar después de cargar en la terminal petrolera.

Daños ocasionados por avería mecánica, acumulación de gases u otras causas

- 7.2 Si bien los expertos del Fondo todavía no han recibido los resultados del informe técnico, de momento consideran poco probable que se haya producido una explosión natural causada por una avería mecánica o la acumulación de gases, en vista de que la fuente de la explosión se encontraba cerca de los tanques de lastre de agua, alejada de cualquier fuente natural de materiales combustibles o explosivos. En este momento no pueden pronunciarse acerca de si la explosión se debió a otras causas y el análisis que elaboren tendrá que esperar hasta la publicación oficial del informe técnico. Hasta entonces no podrán hacer más comentarios.

Daños causados por la acción del propietario del buque

- 7.3 Si, una vez concluidas todas las investigaciones de las autoridades griegas, se demuestra que los daños por contaminación fueron resultado de un acto u omisión personales del propietario del buque, cometidos con la intención de causarlos, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían, entonces el propietario del buque no podría limitar su responsabilidad. Los abogados del Fondo de 1992 están determinando con qué activos cuenta el propietario del buque a fin de establecer si en tales circunstancias estaría en condiciones de pagar las reclamaciones presentadas.
- 7.4 Por otra parte, si se determina que el propietario del buque no tiene derecho a limitar su responsabilidad, el Fondo tendría que entablar un recurso en su contra por todas las sumas de indemnización en razón de este siniestro que pagó por encima del límite de responsabilidad del asegurador depositado en los tribunales.

Daños causados por una tercera parte

- 7.5 Dado que, en virtud del artículo 4 3) del Convenio del Fondo de 1992, el Fondo no será exonerado respecto de las medidas preventivas, en la práctica, en aquellas circunstancias en que el Fondo pueda demostrar que los daños ocasionados por contaminación se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o a la negligencia de esa persona, el Fondo seguirá estando obligado a cubrir los costes de las medidas preventivas (es decir, los costes de la limpieza).
- 7.6 El Director continuará observando las investigaciones de la causa del siniestro e informará al Comité Ejecutivo en futuras sesiones.

Gastos de la remoción de los restos del naufragio

- 7.7 Por lo que se refiere a los gastos de la remoción de los restos del naufragio, debido a la presencia de una cantidad indeterminada de hidrocarburos en el buque y a la posibilidad de que escapasen incluso después de concluidas las operaciones de bombeo, cabría afirmar que la decisión de sacar el naufragio por razones medioambientales y con el fin de eliminar posibles riesgos de contaminación en el futuro era necesaria^{<8>}.
- 7.8 Además, podría aducirse que fue necesario remover los restos del naufragio porque probablemente iban a convertirse en un peligro para la navegación debido a su emplazamiento en el límite de la zona de fondeo principal del puerto de El Pireo. Tampoco podía descartarse la posibilidad de que, incluso si el naufragio se dejara totalmente sellado, se produjera un nuevo escape de hidrocarburos debido a un choque de otro buque con el naufragio.

^{<8>} Cuando se levantó el naufragio se observó que el tanque de lastre de agua núm. 2 tenía un escape de combustible.

- 7.9 El Fondo distribuirá proporcionalmente el coste de la remoción de los restos del naufragio para reflejar el hecho de que constituían tanto una amenaza para el medio ambiente como un peligro para la navegación. Se ha pedido a sus expertos que evalúen las reclamaciones de conformidad.
- 7.10 En siniestros anteriores, la limpieza de los restos del naufragio se ha considerado una reclamación admisible si constituía una medida preventiva^{<109>}, razón por lo cual se ha pedido a los expertos del Fondo de 1992 que evalúen las reclamaciones con el fin de determinar la limpieza que tuvo por objeto la prevención de la contaminación, lo cual es admisible en virtud de los Convenios, de la que se realizó para los fines de la investigación penal, en cuyo caso se considera inadmisibile.
- 7.11 El salvador presentó una reclamación por el coste del cuidado de los restos del naufragio después de su limpieza mientras se dilucidaba su futuro. Dado que el salvador fue designado como la parte en posesión del buque en nombre de las autoridades, y que ningún aspecto de la reclamación constituye una medida de prevención de la contaminación, en opinión del Director la reclamación es inadmisibile.

12 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a tomar nota de la información que figura en este documento.

<9> En el siniestro del *Volgoneft 139* el propietario del buque presentó una reclamación por RUB 27,7 millones por el coste de la limpieza de la sección de popa del buque y por la eliminación de parte de los hidrocarburos extraídos del naufragio. El Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado rechazó la reclamación pues consideró que un demandado no podía ser también reclamante en el procedimiento de limitación. Sin embargo, como se trataba de una reclamación relacionada con medidas preventivas, el Fondo de 1992 la evaluó y pagó extrajudicialmente la suma de RUB 8,8 millones.