



FONDOS
INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS DEBIDOS
A CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

Punto 3 del orden del día	IOPC/APR16/3/6	
Original: INGLÉS	3 de marzo de 2016	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES20	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC66	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA12	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

ALFA I

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:

Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 acerca de las últimas novedades en relación con este siniestro.

Resumen del siniestro hasta la fecha:

El 5 de marzo de 2012 el buque tanque *Alfa I*, matriculado en Grecia, que transportaba una carga de 1 800 toneladas, colisionó con un objeto sumergido mientras cruzaba la bahía de Elefsis, cerca de El Pireo (Grecia), y se hundió en aguas de 18 a 20 metros de profundidad. Este siniestro también tuvo como consecuencia la trágica muerte del capitán. Los hidrocarburos derramados contaminaron unos 13 kilómetros de la costa de la bahía de Elefsis y diversas playas locales. Se llevaron a cabo operaciones de limpieza en el mar y en el litoral.

Dado que el arqueo bruto del *Alfa I* (de 1 648) era inferior a las 5 000 unidades de arqueo, la cuantía de limitación aplicable en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) es de 4,51 millones DEG (€5,65 millones)^{<1>}. El buque tanque tenía una póliza de seguro limitada a €2 millones, la cual estipulaba que solo estaban cubiertos los hidrocarburos minerales no persistentes.

Dos contratistas de trabajos de limpieza han presentado al propietario del buque seis demandas de indemnización por un total de €16,15 millones. El propietario ha recibido además una demanda por gastos de limpieza de las autoridades griegas por un monto aproximado de unos €222 000. Por otra parte, en junio de 2012 el capitán del puerto de Elefsis le impuso una multa de €150 000.

En octubre de 2013 se informó oficialmente al Fondo de 1992 del siniestro y se le entregó una copia de la demanda del primer contratista de limpieza contra el propietario y el asegurador del buque presentada ante el Tribunal Marítimo de Primera Instancia de El Pireo (Grecia) por la suma de €15,8 millones. Posteriormente, el Fondo de 1992 presentó una solicitud de intervención para impugnar la cuantía de las pérdidas reclamadas.

En octubre de 2014 la demanda del primer contratista de limpieza y la intervención del Fondo de 1992 fueron oídas por el Tribunal. En enero de 2015 se celebró una reunión para tratar de llegar a un acuerdo antes de que el Tribunal pronunciara su fallo. En la reunión el asegurador indicó que los reaseguradores le habían ordenado que impugnara la demanda sobre la base de que el CRC de 1992 no era aplicable puesto que el *Alfa I* transportaba menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos minerales persistentes, por lo que ni al asegurador ni a los reaseguradores les incumbía responsabilidad. El Fondo no compartió esta opinión.

<1>

Sobre la base del tipo de cambio vigente el 16 de febrero de 2016, de €1 = 0,798656 DEG.

En febrero de 2015 el contratista de limpieza le entregó al Fondo de 1992 una notificación de un procedimiento judicial antes de que expirara el periodo de caducidad de tres años. Al mismo tiempo, un segundo contratista de limpieza entabló una acción judicial por un monto aproximado de €349 000 contra el propietario del buque y su asegurador. El Fondo de 1992 presentó una solicitud de intervención como tercero para impugnar la cuantía de las pérdidas reclamadas.

En mayo de 2015 el Tribunal de Primera Instancia de El Pireo adjudicó al primer contratista la suma de €14,4 millones. Se pidió a los abogados del Fondo de 1992 que prepararan una apelación una vez que se notificara oficialmente la sentencia en primera instancia.

A finales de julio de 2015 el Fondo de 1992 y sus expertos se reunieron con el primer contratista de limpieza a fin de seguir examinando el siniestro. Después de prolongadas conversaciones el contratista convino en aceptar una propuesta de transacción íntegra y final por la suma de €12 millones de su demanda contra el propietario del buque, el asegurador y el Fondo de 1992. Se dio por sentado que el asegurador iba a pagar el equivalente del nivel completo del límite de responsabilidad del propietario del buque, de 4,51 millones DEG, pues había indicado que estaba dispuesto a llegar a un acuerdo de liquidación de la demanda por razones comerciales.

En las sesiones de octubre de 2015 de los órganos rectores de los FIDAC el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió autorizar al Director a convenir en una transacción íntegra y final por un total de €12 millones, incluidos los intereses, de la demanda del primer contratista de limpieza contra el propietario del buque, el asegurador y el Fondo de 1992 con la condición de que el asegurador pagara primero el equivalente de la cuantía de limitación adeudada (4,51 millones DEG o, aproximadamente, €5,65 millones).

Novedades:

Lamentablemente, después de que la Secretaría comunicó la decisión del Comité Ejecutivo al asegurador, este indicó que no estaba dispuesto a pagar el equivalente del nivel completo de la cuantía de limitación adeudada, y que solo pagaría la suma de €4 millones, por lo que la condición en virtud de la cual el Director estaba autorizado a llegar a un acuerdo con el contratista de limpieza no se había cumplido.

Por tanto, el primer contratista de limpieza ha indicado que continuará el litigio contra el asegurador, el propietario del buque y el Fondo de 1992 y que probablemente apelará contra el fallo de mayo de 2015. El Fondo de 1992 también apelará contra el fallo puesto que la cuantía de las pérdidas adjudicada excede los montos determinados por el Fondo.

Se pidió al segundo contratista de limpieza que facilitara más información a fin de que los expertos del Fondo pudieran evaluar su demanda, y además convino en aplazar la audiencia originalmente fijada para febrero de 2016 para que el Fondo de 1992 y sus expertos pudieran examinar la demanda con mayor detenimiento en el futuro próximo.

Medida que se ha de adoptar:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información.

1 **Resumen del siniestro**

Buque	<i>Alfa I</i>
Fecha del siniestro	5/3/2012
Lugar del siniestro	Bahía de Elefsis, El Pireo (Grecia)
Causa del siniestro	Colisión con el pecio de un buque sumergido
Cantidad de hidrocarburos derramados	Aproximadamente 330 toneladas métricas ^{<2>}
Zona afectada	Contaminación de unos 13 kilómetros del litoral de la bahía de Elefsis, cerca de El Pireo (Grecia)
Estado de abanderamiento del buque	Grecia
Arqueo bruto	1 648
Asegurador P&I	Aigaion Insurance Company SA (Grecia)
Límite CRC	4,51 millones DEG (€5,65 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No aplicable
Límite del CRC de 1992 y del Fondo de 1992	203 millones DEG (€254 millones)
Reclamaciones presentadas	Dos contratistas de limpieza han presentado al propietario del buque seis demandas por un total de €16,15 millones. Se entregó al Fondo de 1992 una citación para que compareciera como demandado con respecto a la demanda de un contratista y además se le informó oficialmente de la demanda de un segundo contratista. El propietario del buque también recibió una demanda por gastos de limpieza de las autoridades griegas por un monto de unos €222 000, aunque no fue notificada oficialmente al Fondo de 1992. El capitán del puerto de Elefsis también impuso una multa administrativa de €150 000 al propietario del buque.
Indemnización	No se ha pagado ninguna hasta la fecha.
Procedimientos judiciales	<i>Demanda del primer contratista de limpieza</i> Otro contratista de limpieza inició procedimientos contra el propietario del buque y el asegurador en agosto de 2013. Se entregó al Fondo de 1992 una copia de la demanda del contratista y una notificación de audiencia ante el Tribunal Marítimo de Primera Instancia de El Pireo. En febrero de 2014 el Fondo de 1992 presentó una solicitud de intervención como tercero ante el Tribunal Marítimo de Primera Instancia para defender sus intereses e impugnar la cuantía de las pérdidas reclamadas por el contratista de limpieza. En octubre de 2014 el asunto se sometió a una audiencia de primera instancia, cuyo fallo se dejó pendiente. En febrero de 2015 el contratista de limpieza le entregó al Fondo de 1992 la notificación de un procedimiento judicial con el fin de adelantar este trámite antes de la expiración del periodo de caducidad de tres años. En mayo de 2015 el Tribunal de Primera Instancia dictó una sentencia en la que adjudicó el pago de €14,4 millones aproximadamente, más intereses, en relación con la demanda del primer contratista de limpieza. El Fondo de 1992 pidió a sus abogados que se prepararan para presentar una apelación una vez que se entregara oficialmente la sentencia en primera instancia.

<2>

Basada en la deducción de la cantidad de hidrocarburos recuperados del pecio del buque tanque de la cantidad que estaba cargada a bordo en el momento del siniestro.

	<p>Hasta el momento no se ha efectuado tal entrega, por lo que todavía no se ha presentado la apelación.</p> <p><i>Demanda del segundo grupo de contratistas de limpieza</i></p> <p>En febrero de 2015, poco antes de la expiración del periodo de caducidad de tres años, un segundo grupo de contratistas de limpieza entabló una demanda por unos €349 000 contra el propietario del buque y el asegurador. El Fondo de 1992 fue informado oficialmente de la demanda.</p> <p>En junio de 2015 el Fondo de 1992 emitió una réplica a las cuestiones de hecho con respecto a la demanda, en la que impugnaba la cuantía de las pérdidas reclamadas por ese contratista. La fecha de la audiencia para oír la solicitud del Fondo se aplazó por común acuerdo con el fin de poder concluir una evaluación completa de la demanda.</p> <p><i>Demanda del Estado griego contra el propietario del buque y su asegurador</i></p> <p>En febrero de 2015 el Estado griego notificó un mandato judicial al propietario del buque y su asegurador por una suma aproximada de €222 000 en concepto de gastos de limpieza. En mayo de 2015 tuvo lugar la audiencia preliminar.</p> <p>Esta demanda no se ha notificado oficialmente al Fondo de 1992.</p>
--	---

2 **Introducción**

La información sobre los antecedentes de este siniestro se resume más arriba. En el anexo de este documento se amplía esa información y se proporcionan más detalles sobre las demandas presentadas.

3 **Procedimientos civiles**

Demanda del primer contratista de limpieza

- 3.1 En mayo de 2015 el Tribunal Marítimo de Primera Instancia dictó un fallo en virtud del cual adjudicó una suma aproximada de €14,4 millones más intereses en relación con la demanda del primer contratista de limpieza. El Fondo de 1992 pidió a sus abogados que se prepararan para presentar una apelación contra la sentencia en primera instancia una vez que se entregara la transcripción oficial del juicio. El contratista rehusó entregar la transcripción mientras discutía los términos de un acuerdo con el asegurador y el Fondo de 1992, y hasta la fecha no se ha entregado la transcripción oficial del juicio. Sin embargo, en vista de la ruptura de esas discusiones a causa de la negativa del asegurador de pagar el nivel completo de su límite de responsabilidad, se prevé que el contratista presentará en breve dicha transcripción con el fin de entablar un recurso contra el asegurador, el propietario del buque y el Fondo de 1992.

Demanda del segundo contratista de limpieza

- 3.2 En febrero de 2015, antes de la expiración del periodo de caducidad de tres años, un segundo grupo de contratistas de limpieza entabló una demanda por un monto aproximado de €349 000 contra el propietario del buque y su asegurador. El Fondo de 1992 fue notificado oficialmente de la demanda. El Fondo de 1992 emitió una réplica a las cuestiones de hecho con respecto a la demanda en la que impugnaba la cuantía de las pérdidas y transmitió los detalles de la demanda a sus expertos para que los examinaran.

- 3.3 El contratista convino en aplazar la audiencia fijada para febrero de 2016 a fin de permitir al Fondo de 1992 y a sus expertos examinar su demanda más detenidamente una vez recibida más información.

Demanda del Estado griego

- 3.4 En febrero de 2015 el Estado griego notificó un mandato judicial al propietario del buque y su asegurador por una suma aproximada de €222 000 en concepto de gastos de limpieza efectuados durante el siniestro. El Fondo de 1992 no ha sido notificado oficialmente de la demanda.

4 Conversaciones con los demandantes

Reunión con el primer contratista de limpieza (enero de 2015)

- 4.1 En la reunión de enero de 2015 con el contratista de limpieza se examinaron los detalles de su demanda y se procuró obtener más información para permitir al experto proceder con la correspondiente evaluación. El nuevo abogado del asegurador también asistió a la reunión, pero su participación fue mínima.
- 4.2 En el anexo se facilita información detallada de las conversaciones que tuvieron lugar en enero de 2015. Después de la reunión, el contratista de limpieza facilitó alguna información adicional para que los expertos del Fondo de 1992 pudieran proceder con la evaluación de la demanda.

La sentencia en primera instancia (mayo de 2015)

- 4.3 En mayo de 2015 el Tribunal Marítimo de Primera Instancia de El Pireo dictó sentencia, en virtud de la cual adjudicó al primer contratista de limpieza una suma aproximada de €14,4 millones más intereses a partir de la fecha en que se entabló la demanda (agosto de 2013). El Fondo de 1992 pidió a sus abogados que se prepararan para presentar una apelación tan pronto como fuera posible una vez entregada la copia oficial de la sentencia, copia que hasta la fecha no se ha presentado todavía.

Reunión con el primer contratista de limpieza (julio de 2015)

- 4.4 Tal como se informó en las sesiones de octubre de 2015 de los órganos rectores, después de la sentencia del juez en mayo de 2015 a favor del primer contratista de limpieza, en virtud de la cual le adjudicó la suma de €14,4 millones más intereses, el Director invitó al contratista y al asegurador a una reunión en Londres para examinar la posibilidad de resolver las reclamaciones pendientes contra el propietario del buque, el asegurador y el Fondo de 1992 mediante la concertación de un acuerdo global.
- 4.5 Antes de reunirse con el contratista de limpieza, el asegurador indicó que, debido a razones comerciales, estaba dispuesto a pagar hasta el máximo del límite de responsabilidad del propietario del buque (4,51 millones DEG, aproximadamente €5,65 millones) como parte de un acuerdo global con el Fondo de 1992. Por tanto, en julio de 2015 el contratista viajó a Londres para examinar con el Fondo de 1992 la posibilidad de llegar a un acuerdo global para resolver todas las demandas planteadas al Fondo de 1992.
- 4.6 En las conversaciones el contratista indicó que estaba dispuesto a suscribir un acuerdo global con el fin de resolver su demanda, siempre que el asegurador estuviera dispuesto a pagar una suma equivalente al límite de responsabilidad del propietario del buque, y que el Fondo de 1992 pagara el exceso de su demanda pagadero por encima de ese límite.
- 4.7 Pese a que el Tribunal de Primera Instancia ya había dictado sentencia adjudicándole la suma de €14,4 millones, el contratista de limpieza indicó que estaba dispuesto a aceptar una propuesta de transacción íntegra y final por la suma de €12 millones de su demanda contra el propietario del buque, su asegurador y el Fondo de 1992. Se dio por entendido que el asegurador pagaría el equivalente del nivel máximo del límite de responsabilidad del propietario del buque, de €4,51 millones DEG.

- 4.8 En las sesiones de octubre de 2015 de los órganos rectores se autorizó al Director a convenir en una transacción íntegra y final por la suma de €12 millones de la demanda del primer contratista de limpieza contra el propietario del buque, su asegurador y el Fondo de 1992, con la condición de que el asegurador abonara el equivalente de la cuantía de limitación pagadera (4,51 millones DEG).
- 4.9 Sin embargo, poco después de haberse comunicado tal autorización al asegurador y al contratista de limpieza, el asegurador señaló que solo estaba dispuesto a pagar la suma de €4 millones, en lugar del máximo de su nivel de responsabilidad, de 4,51 millones DEG, equivalente a unos €5,65 millones.
- 4.10 Como resultado de la negativa del asegurador a pagar el máximo de su nivel de responsabilidad, el primer contratista de limpieza, que en un principio estaba dispuesto a aceptar la suma de €12 millones como transacción íntegra y final de su demanda, indicó que no tenía más remedio que hacer valer el fallo dictado en mayo de 2015 por el Tribunal Marítimo de Primera Instancia de El Pireo, mediante el cual le adjudicó la suma de €14,4 millones, más intereses a partir de la fecha en que se entabló la demanda (agosto de 2013). El contratista indicó además que probablemente apelaría contra ese fallo con el fin de tratar de aumentar la cuantía que se le había adjudicado.

Reunión con el segundo contratista de limpieza

- 4.11 En junio de 2015 el Fondo de 1992 emitió una réplica a las cuestiones de hecho con respecto a la demanda entablada en febrero de 2015 por el segundo contratista de limpieza por la suma de €349 000, en la que impugnaba la cuantía de las pérdidas. Posteriormente se llegó a un acuerdo para el aplazamiento de la fecha fijada para oír la solicitud del Fondo con el fin de poder concluir una evaluación completa de la demanda.

5 Consideraciones del Director

- 5.1 El Director señala que la responsabilidad primordial por cualquier daño ocasionado por contaminación que se derive del siniestro a los efectos del CRC de 1992 recae en el propietario del buque (artículo III 1) del CRC de 1992). El propietario del buque tendría derecho a limitar su responsabilidad a 4,51 millones DEG (€5,65 millones) (artículo V 1), párrafo a) del CRC de 1992) en el caso de que estableciera un fondo de limitación.
- 5.2 Señala además que a febrero de 2016 no se había establecido el fondo de limitación. Sin embargo, añade que no se ha iniciado ninguna acción encaminada a impugnar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad y que el Fondo de 1992 no tiene intención de impugnar ese derecho.
- 5.3 El Director es consciente asimismo de que los demandantes no han recibido indemnización con respecto al siniestro, que tuvo lugar en marzo de 2012, lo cual se debe a que el asegurador se ha mostrado renuente a pagar la totalidad de la parte que le corresponde del límite de responsabilidad.

La posibilidad de aceptar la demanda de €12 millones del primer contratista de limpieza

- 5.4 En este momento todo parece indicar que a menos que el asegurador decida cumplir con la obligación dictada por ley de pagar la totalidad del límite de responsabilidad, o bien se lo ordene el tribunal, no se concertará el acuerdo propuesto para resolver la demanda por €12 millones del primer contratista de limpieza, acuerdo que se autorizó al Director que tratara de concertar en octubre de 2015. Esto se debe a que no se ha cumplido la condición requerida, a saber, que el asegurador pague la cuantía completa que le corresponde del límite de responsabilidad (4,51 millones DEG).
- 5.5 A juicio del Director, es lamentable que el asegurador no esté dispuesto a pagar íntegramente la parte que le corresponde del límite de responsabilidad y a cumplir con su obligación jurídica. Si no se llega a un acuerdo, las víctimas del derrame no serán indemnizados con prontitud, como fue la intención cuando el Comité Ejecutivo autorizó al Director a liquidar esta demanda. Además, es posible que la cuantía definitiva de indemnización que deba pagar el Fondo de 1992 sea bastante mayor que la que habría resultado si se hubiera concertado la transacción por la suma de €12 millones.

Las demandas pendientes

- 5.6 Cabe observar que además de la demanda del primer contratista de limpieza, queda pendiente la demanda del segundo contratista de limpieza, que asciende a €349 000. Además, por su parte, el propietario del buque y el asegurador también tendrían que hacer frente a la demanda del Estado griego, que asciende a unos €222 000.

6 Medida que se ha 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 se facilita en este documento.

* * *

ANEXO

ALFA I – ANTECEDENTES

1 Siniestro

- 1.1 El 5 de marzo de 2012, el buque tanque *Alfa I* chocó contra un objeto sumergido, el pecio del buque *City of Mykonos*, cuando cruzaba la bahía de Elefsis, cerca de El Pireo (Grecia). El impacto perforó las planchas del fondo del casco del *Alfa I* sobre una longitud de unos 30 metros. Poco después del siniestro, el *Alfa I* se escoró a estribor y se hundió. El *Alfa I* se sumergió a una profundidad de 18 a 20 metros, quedando la popa en contacto con el fondo marino, mientras que la proa aún era visible sobre la superficie. El siniestro tuvo como consecuencia la trágica pérdida de la vida del capitán.
- 1.2 El *Alfa I* fue construido en 1972 como buque tanque de casco sencillo con 12 tanques de carga y posteriormente se convirtió en un buque tanque de doble casco. De acuerdo con el precinto de aduanas y los documentos oficiales proporcionados por Hellenic Petroleum S.A. (Aspropirgos Installations) y la compañía del propietario del buque (Via Mare Shipping Company), el 4 de marzo de 2012, el *Alfa I* tenía una carga de 1 800 toneladas, que comprendía 1 499 toneladas de fueloil IFO 380 cSt, 299 toneladas de fueloil IFO 180 cSt y 275 m³ de gasoil para uso marino 0,1 %. Tras el hundimiento del buque, se derramó una cantidad desconocida de hidrocarburos a través de los registros, los orificios de ventilación y los tubos de sonda situados en la cubierta.

2 Impacto

Los hidrocarburos contaminaron unos 13 kilómetros a lo largo del litoral de la bahía de Elefsis y diversas playas locales de Loutropyrgos, Neraki y Nea Peramos, así como la isla de Salamina (Faneromeni y Batsi). Además, se informa de que los hidrocarburos impactaron en algunas zonas del litoral rocoso menos accesibles y en una base naval.

3 Operaciones de lucha contra el derrame

3.1 Operaciones en el mar

- 3.1.1 El propietario del buque contrató los servicios de una empresa de salvamento, a través de un contrato de salvamento y los submarinistas empleados por dicha empresa contuvieron el derrame de hidrocarburos en el agua cerrando y estrechando los registros, los orificios de ventilación y los tubos de sonda. No se ha informado de nuevos escapes de hidrocarburos.
- 3.1.2 Se estableció un perímetro formado por dos conjuntos de barreras de contención alrededor del pecio del buque tanque, anclados a intervalos regulares, para mantenerlo en las condiciones climáticas imperantes.
- 3.1.3 Las actividades de salvamento ulteriores se centraron en la retirada de la carga del *Alfa I* mediante "hot tapping" (derivación sobre tubería en carga), técnica que consiste en perforar cada tanque de carga y bombear el contenido para extraerlo. Los salvadores recuperaron unos 1 579 m³ de fueloil pesado (fueloil N° 2), unos 158 m³ de hidrocarburos de origen marino (fueloil N° 1) y unos 94 m³ de lavazas del pecio del buque tanque entre el 13 de marzo y 28 de abril de 2012.
- 3.1.4 La naturaleza viscosa de la carga y el equipo empleado durante la retirada de hidrocarburos retrasaron las operaciones. Sin embargo, los informes presentados por los peritos nombrados por el asegurador del propietario del buque indican que las operaciones de remoción de hidrocarburos del pecio finalizaron el 25 de abril de 2012 y las operaciones de lavado y sellado continuaron hasta el 28 de abril de 2012. Después de las operaciones de remoción de hidrocarburos, los peritos nombrados por el asegurador del propietario del buque pidieron que

los contratistas de limpieza presentarían documentación y una estimación de los gastos ocasionados durante la operación, aunque esto no se entregó hasta finales de agosto de 2012.

- 3.1.5 Se contrató a otra empresa para que efectuara las operaciones de lucha contra el derrame en el mar mediante el uso de buques de recuperación de hidrocarburos, barreras de contención y raseras. Se recuperó una cantidad desconocida de hidrocarburos en el mar con buques que normalmente se utilizan para la retirada de hidrocarburos y desechos en el puerto. Los contratistas de limpieza informaron que se desplegaron unos 1 200 metros de barreras de contención en torno a la zona del siniestro y se usaron raseras para recoger los hidrocarburos. Se entiende que se pidió a los contratistas que rodearan la zona donde se había hundido el buque tanque con dos barreras de contención (una dentro de la otra). Además, se desplegaron entre 200 y 300 metros de barreras de contención con el fin de proteger un puerto deportivo y un criadero ostrícola situados en las proximidades.

3.2 Limpieza del litoral

- 3.2.1 Se desconoce la cantidad de hidrocarburos que impactó el litoral y la cantidad de material de residuos que se retiró durante las operaciones de limpieza.
- 3.2.2 Se contrató a la misma empresa encargada de realizar las operaciones de lucha contra el derrame en el mar para que llevara a cabo las operaciones de limpieza manual del litoral afectado. Se empleó entre 30 y 50 personas para la retirada manual de los hidrocarburos y sedimentos contaminados de las playas (en su mayor parte grava y guijarros) depositándolos en bolsas para su eliminación.
- 3.2.3 Un equipo de limpieza integrado por nueve personas seguía operando en Faneromeni y Salamina el 5 de mayo de 2012. Según los informes proporcionados por los contratistas de limpieza, la limpieza del equipo utilizado durante las operaciones de lucha contra el derrame (con la excepción de las barreras de contención que rodean el buque tanque hundido) se completó alrededor del 5 de junio de 2012. Se entiende que al 30 de junio de 2012 las operaciones de limpieza se habían completado.

3.3 Visita de la Secretaría del Fondo de 1992 al lugar de siniestro

- 3.3.1 En mayo de 2012, el Jefe del Departamento de Reclamaciones y la Responsable de Reclamaciones encargados del siniestro visitaron el lugar del hundimiento y las zonas afectadas por el derrame.
- 3.3.2 Se informó a la Secretaría de que solo quedaba por limpiar una pequeña zona contaminada por el derrame y de que la mayoría de las operaciones de limpieza habían concluido. Se observó que el lugar donde el buque tanque se había hundido estaba marcado únicamente con barreras flotantes de contención de hidrocarburos y un remolcador de salvamento, y que no se habían colocado boyas marcadoras para advertir a otras naves de la ubicación del buque tanque hundido, o de su proximidad a la superficie del mar. No se observó ningún escape de hidrocarburos del pecio.

4 Aplicabilidad de los Convenios

- 4.1 Grecia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992.
- 4.2 Puesto que el *Alfa I* (1 648 AB) es inferior a 5 000 unidades de tonelaje, la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones DEG. La cuantía total disponible para indemnización conforme al CRC de 1992 y al Convenio del Fondo de 1992 es 203 millones DEG.

- 4.3 En consecuencia, si la cuantía total de los daños causados por el siniestro excediera de la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992, el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización a las víctimas del derrame.
- 4.4 Alternativamente, el Fondo de 1992 estaría obligado a pagar indemnización si el propietario del buque fuera financieramente insolvente para dar pleno cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera provista no cubriera o fuera insuficiente para satisfacer las reclamaciones de indemnización, después de que los demandantes hubieran tomado todas las medidas razonables para ejercer los recursos legales de que ellos dispongan (artículo 4, párrafo 1 b), del Convenio del Fondo de 1992).
- 4.5 Grecia es también Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. El *Alfa I* es por tanto el primer siniestro que tiene lugar en un Estado Miembro del Fondo Complementario. No obstante, es muy poco probable que el siniestro exceda el límite establecido en el Convenio del Fondo de 1992.

5 Investigación sobre las causas del siniestro

- 5.1 Se informó a la Secretaría de que las autoridades griegas estaban llevando a cabo una investigación sobre el siniestro, pero que esta, en principio, sería confidencial y solo se pondría a disposición del público en general cuando se remitieran los expedientes a la Fiscalía de Atenas para su publicación.
- 5.2 A principios de 2013, el Fondo de 1992 recibió una copia del informe del Consejo de Investigación de Siniestros Marítimos relativo al siniestro del *Alfa I*.
- 5.3 El Consejo de Investigación de Siniestros Marítimos, en nombre del Gobierno griego, halló que el buque tanque era apto para navegar en todos los aspectos y había sido objeto de una reconstrucción parcial como buque tanque de doble casco. El Consejo consideró que la responsabilidad del siniestro podía atribuirse al capitán, pero que no estaban claros los motivos que le habían inducido a actuar como lo hizo, por lo que quedaban sin resolver varias cuestiones que requerían una investigación ulterior.
- 5.4 El Consejo halló que el capitán del *Alfa I* se había esforzado por reducir las consecuencias del abordaje con el pecio del *City of Mykonos* y evitar así el hundimiento de su buque. Esto se puso de manifiesto por la posición de los mandos de máquinas, los intentos de maniobrar girando el timón, la advertencia a la tripulación y los buques cercanos mediante señales acústicas y los intentos por confirmar que todos los miembros de su tripulación habían obedecido su orden de abandonar el buque, lo que tal vez le hubiese privado de la posibilidad de salvarse.
- 5.5 Por los motivos antes explicados, el Consejo concluyó que el hundimiento del *Alfa I*, el abandono del buque por su tripulación, la pérdida total de la carga y el fallecimiento de su capitán constituían un accidente marítimo que había sucedido por culpa del capitán del buque tanque.
- 5.6 La Secretaría solicitó al abogado griego contratado por el Fondo de 1992 que averiguara si se habían emprendido otras investigaciones a la luz de los puntos suscitados en el informe del Consejo. En el mes de octubre de 2015, la Secretaría se encuentra a la espera de otros pormenores.

6 Reclamaciones de indemnización

- 6.1 Dos contratistas de limpieza han presentado al propietario del buque seis demandas por un total de €16,19 millones. Se entregó al Fondo de 1992 una citación para que compareciera como demandado con respecto a la demanda de un contratista y además se le informó oficialmente de la demanda del segundo contratista. El propietario del buque también recibió una demanda por gastos de limpieza de las autoridades griegas por un monto de unos €222 000.

Fecha de presentación	Categoría de la reclamación	Cuantía reclamada (€)
Junio de 2012	Limpieza por las autoridades griegas	0,22 millones
Agosto de 2012	Reclamación del contratista de limpieza por el periodo del 5 de marzo al 30 de junio de 2012	13,3 millones
Noviembre de 2012	Reclamación del contratista de limpieza por el periodo del 1 de julio al 31 de octubre de 2012	1,05 millones
Enero de 2013	Reclamación del contratista de limpieza por el periodo del 1 de noviembre al 31 de diciembre de 2012	0,54 millones
Enero de 2013	Reclamación del contratista de limpieza por el periodo del 1 al 15 de enero de 2013	0,13 millones
Mayo de 2013	Reclamación del contratista de limpieza por el periodo del 16 de enero al 28 de abril de 2013	0,82 millones
Febrero de 2015	Segunda reclamación del contratista de limpieza por el periodo del 5 de marzo al 16 de marzo de 2012	0,35 millones
	Total de las reclamaciones presentadas	16,41 millones

- 6.2 En su sesión de octubre de 2015, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió autorizar al Director que conviniera en una transacción íntegra y final por valor de €12 millones, incluidos los intereses, de la demanda del contratista de limpieza principal contra el propietario del buque, su asegurador y el Fondo de 1992, a condición de que el asegurador pagara primero el equivalente de la cuantía de limitación pagadera (4,51 millones DEG).
- 6.3 Quedaba pendiente la demanda del segundo contratista, por la suma de €349 000 y también la demanda por gastos de limpieza que había sido presentada por el Estado griego, que sumaba unos €222 000.

7 Procedimientos civiles

- 7.1 En febrero de 2014, el Fondo de 1992 presentó una intervención ante el Tribunal Marítimo de Primera Instancia para defender los intereses del Fondo de 1992 e impugnar la cuantía de las pérdidas reclamadas por los contratistas de limpieza (unas €15,8 millones). En julio de 2014, el Fondo de 1992 se reunió con los abogados y peritos del asegurador para preparar una reunión posterior con los contratistas de limpieza, con la finalidad de tratar la reclamación e intentar llegar a un acuerdo extrajudicial.
- 7.2 En enero de 2015 el Director y el Responsable de Reclamaciones a cargo de este siniestro, junto con un experto del Fondo, se reunieron con el asegurador y los contratistas de limpieza con el fin de seguir examinando la demanda y determinar si era posible llegar a un acuerdo antes de que el Tribunal pronunciara su fallo.
- 7.3 En la reunión el asegurador indicó que los reaseguradores le habían ordenado que impugnara la demanda sobre la base de que el CRC de 1992 no era aplicable puesto que el *Alfa I* llevaba menos de 2 000 toneladas de hidrocarburos minerales persistentes, por lo cual no cabía responsabilidad al asegurador ni a los reaseguradores. El Fondo no compartió esta opinión.

- 7.4 En febrero de 2015 los principales contratistas de limpieza también le entregaron al Fondo de 1992 una notificación de un procedimiento judicial antes de la expiración del periodo de caducidad de tres años. Además, el segundo contratista de limpieza también entregó al Fondo de 1992 una notificación de un procedimiento judicial en el asegurador y notificó formalmente al propietario y al Fondo de 1992.
- 7.5 En mayo de 2015 el Tribunal Marítimo de Primera Instancia adjudicó al primer contratista de limpieza la suma de €14,4 millones y el Director encargó a los abogados contratados por el Fondo de 1992 que prepararan una apelación una vez que se entregara oficialmente la sentencia en primera instancia.
- 7.6 En julio de 2015 el Fondo de 1992 y sus expertos se reunieron con el primer contratista de limpieza a fin de volver a examinar el siniestro, y que el contratista acordó aceptar una propuesta de transacción íntegra y final por la suma de €12 millones de su demanda contra el propietario del buque, el asegurador y el Fondo de 1992. Se dio por entendido que el asegurador pagaría el equivalente del nivel completo del límite de responsabilidad del propietario del buque, de 4,51 millones DEG.
- 7.7 El Director había sido informado por los abogados del Fondo de 1992 de que incluso en el caso de que apelara la sentencia del Tribunal de Primera Instancia en virtud de la cual adjudicó €14,4 millones que era improbable que obtuviera un resultado mucho mejor que el que ofrecía la oferta propuesta de €12 millones y que era improbable que el Tribunal griego de Apelación dictara sentencia antes de tres años, plazo durante el cual los intereses sobre la suma adjudicada inicialmente se devengarían a razón de €1,3 millones por año.
- 7.8 En su sesión de octubre de 2015, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió autorizar al Director que acordara una transacción íntegra y final por un valor de €12 millones, incluidos los intereses, de la demanda del contratista de limpieza principal contra el propietario del buque, su asegurador y el Fondo de 1992, a condición de que el asegurador pagara primero el equivalente de la cuantía de limitación pagadera (4,51 millones DEG).

8 Otras cuestiones

- 8.1 El propietario del buque y la póliza de seguro del *Alfa I*
- 8.1.1 El *Alfa I* tenía una cobertura P&I con Aigaion Insurance Company, una proveedora de seguros a prima fija, que incluía los riesgos de contaminación. La póliza está sujeta a la legislación y las prácticas inglesas. Dicha póliza cubría únicamente la actividad comercial en aguas griegas y establecía el siguiente límite de responsabilidad:
- "Límite único combinado de €2 000 000 por buque para todas las reclamaciones por cualquier accidente o siniestro".
- 8.1.2 También incluía la siguiente garantía expresa:
- "Solo se benefician de la garantía las cargas de hidrocarburos no persistentes".
- 8.1.3 El asegurador del propietario del buque expidió certificados (tarjetas azules) a la Autoridad Portuaria principal de El Pireo en materia de responsabilidad en virtud del Convenio sobre el Combustible de los Buques y del CRC de 1992. El certificado, en virtud de lo dispuesto en el CRC de 1992, establecía:
- "Certificado expedido como prueba de seguro en virtud de lo dispuesto en el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación

por hidrocarburos, 1969, y el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992..."

- 8.1.4 Se certifica que el buque arriba mencionado, mientras sea propiedad de la entidad mencionada *supra*, está cubierto por una póliza de seguro que satisface lo prescrito en A) el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, y B) el artículo VII del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, "donde y cuando sea aplicable".
- 8.1.5 En base a la tarjeta azul, las autoridades griegas, como Estado de abanderamiento, expidieron un certificado de seguro del modo establecido en el anexo del CRC de 1992, en el que, entre otras cosas, se identificaba como asegurador a Aigaion Insurance Company.
- 8.1.6 Existía una contradicción entre las cláusulas de la póliza de seguro y la tarjeta azul expedida a las autoridades griegas por el asegurador del propietario del buque, Aigaion Insurance Company, ya que la póliza de seguro estaba limitada a unos €2 millones, con una garantía expresa que cubría únicamente los hidrocarburos minerales no persistentes. Sin embargo, la tarjeta azul provista a la Autoridad Portuaria principal de El Pireo afirmaba que había una póliza de seguro en vigor que cumplía con lo dispuesto en el artículo VII del CRC de 1992 "donde y cuando sea aplicable". Por tanto, las Autoridades griegas no estaban al tanto de las condiciones de la póliza de seguro ni de que había una contradicción con la tarjeta azul presentada. Cuando las Autoridades griegas se enteraron de este hecho, transmitieron la información de inmediato al Fiscal de lo Penal de Atenas para que investigara el asunto.
- 8.1.7 En vista de la contradicción entre las cláusulas de la póliza de seguro y la tarjeta azul presentada a las autoridades griegas por el asegurador del propietario del buque, y debido a que la póliza de seguro está sujeta a la ley y jurisdicción inglesas, el Fondo de 1992 encargó a un abogado que le asesorase sobre las consecuencias jurídicas en el Derecho inglés de la garantía que contiene la póliza de seguro y las cláusulas de la tarjeta azul presentada a las autoridades griegas por el asegurador del propietario del buque que indicaba que existía una póliza de seguro en vigor que cumplía con lo dispuesto en el artículo VII del CRC de 1992 "donde y cuando fuese aplicable".

8.2 Las conclusiones del asesor jurídico del Fondo de 1992

8.2.1 A juicio del asesor jurídico del Fondo de 1992:

- a) el asegurador, Aigaion Insurance Company S.A., es responsable del límite íntegro de responsabilidad en virtud del CRC de 1992, a saber 4,51 millones DEG;
- b) la responsabilidad del asegurador surge independientemente de la aparente contradicción entre el certificado y la póliza de seguro; y
- c) el asegurador no podría rechazar las reclamaciones alegando que había habido incumplimiento de la garantía.

El asegurador es responsable del límite íntegro de responsabilidad en virtud del CRC de 1992

8.2.2 Es asimismo su parecer que el asegurador es responsable del límite íntegro de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 de 4,51 millones DEG porque:

- a) es "el asegurador... para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación" conforme a lo dispuesto en el artículo VII.8 del CRC de 1992; y

- b) hizo que las autoridades griegas expidiesen un certificado, afirmando que estaba en vigor un seguro conforme a lo dispuesto en el Convenio.

8.2.3 El artículo VII.8 del CRC de 1992 dispone:

Podrá interponerse cualquier acción para el resarcimiento de daños por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona que provea la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación. En tal caso el demandado podrá, aun cuando el propietario no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con el artículo V, párrafo 2, valerse de los límites de responsabilidad que prescribe el artículo V, párrafo 1. Podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que pudiera invocar el mismo propietario. Además el demandado podrá invocar la defensa de que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del mismo propietario, pero el demandado no podrá ampararse en ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en un proceso entablado por el propietario contra él. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al propietario que concurra con él en el procedimiento.

- 8.2.4 En opinión del asesor jurídico del Fondo de 1992, el artículo VII.8 es una disposición independiente que se aplica contra el asegurador simplemente por asegurar al propietario del *Alfa I* por responsabilidad respecto de daños por contaminación. En concreto, los términos y condiciones de la Aigaion Insurance Company establecían una cobertura respecto de "responsabilidades, costes y gastos contraídos por razón o a consecuencia del derrame o fuga accidental efectivo o en peligro de hidrocarburos o cualquier sustancia contaminante del buque asegurado", y comprendía la responsabilidad de pagar los gastos de limpieza.

- 8.2.5 Es más, considera asimismo que no importa que el seguro obligatorio no lo fuera conforme al artículo VII.1 del CRC de 1992^{<2>}. Opina que la primera frase del artículo VII.8 del CRC de 1992 se aplica tanto a los aseguradores que facilitan seguros obligatorios conforme al artículo VII.1 del CRC de 1992, como a los aseguradores que facilitan seguros no obligatorios, para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños de contaminación por hidrocarburos^{<3>}.

La responsabilidad del asegurador nace independientemente de la aparente contradicción entre el certificado y la póliza de seguro

- 8.2.6 En opinión del asesor jurídico del Fondo de 1992, existen buenas justificaciones para considerar responsable al asegurador en circunstancias en que su propia conducta haya sido motivo directo de expedirse un certificado en virtud del artículo VII.2 del CRC de 1992, aun cuando tal certificado haya sido expedido incorrectamente.
- 8.2.7 Opina que, si la propia conducta del asegurador desorientó e indujo a la autoridad estatal a tomar la determinación de que se habían cumplido los requisitos del artículo VII.1 del CRC de 1992, existen buenas razones para que el asegurador no pueda desistir de esta determinación, y para que deba estar sujeto a los efectos del artículo VII.8 del CRC de 1992.
- 8.2.8 Además, a la luz de su conducta, que ha desorientado a terceros y permitido en potencia a un buque navegar en aguas en las que se le debería haber prohibido entrar, el asegurador no debería tener la opción de negarse a que le sea aplicado el CRC de 1992.

<2> No se sabe si el *Alfa I* transportaba más de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes en el momento del siniestro.

<3> Existe además un apoyo limitado a la sugerencia de que el artículo VII.8 se aplica incluso si el seguro no es obligatorio, como pone de manifiesto la práctica común de los buques tanque que llevan certificados CRC aun cuando no transportan cargas de hidrocarburos persistentes.

Dependencia por parte del asegurador del incumplimiento de la garantía para limitar reclamaciones

- 8.2.9 Considera también el asesor jurídico del Fondo de 1992 que las dos últimas frases del artículo VII.8 del CRC de 1992 contienen una restricción de la capacidad del asegurador de utilizar defensas que pudiera de otro modo haber tenido derecho a invocar, en procedimientos incoados por el propietario contra él. En concreto, opina que esto impide al asegurador depender de la garantía que contiene la póliza de seguro, de que el propietario del buque transporte solamente cargas no persistentes, que fue incumplida por el *Alfa I* al transportar hidrocarburos persistentes de origen mineral en el momento del siniestro.
- 8.2.10 Opina de modo similar en cuanto al límite de indemnización de €2 millones que contiene la póliza de seguro, y considera que el asegurador no podrá limitar su responsabilidad a €2 millones.

9 Consideraciones

- 9.1 Respecto de la cobertura de seguro del *Alfa I* existe una contradicción en los términos de la póliza de seguro y la tarjeta azul expedida a las autoridades griegas por el asegurador del propietario del buque, Aigaion Insurance Company, debido a que la póliza de seguro se limita a unos €2 millones, con una garantía expresa que permite solamente el transporte de hidrocarburos minerales no persistentes. No obstante, la tarjeta azul provista a la Autoridad Portuaria principal de El Pireo afirma que había una póliza de seguro en vigor que cumplía con lo dispuesto en el artículo VII del CRC de 1992 "donde y cuando sea aplicable".
- 9.2 El Director opina que si el asegurador del propietario del buque rechazara el pago de una indemnización por daños debidos a contaminación bien porque en la póliza de seguro figuraba una garantía ("solo se benefician de la garantía las cargas no persistentes") o bien porque la póliza se limitaba a €2 millones, el Fondo de 1992 tal vez desee considerar la posibilidad de impugnar los términos del seguro provisto.
- 9.3 Tras las conversaciones mantenidas con abogados griegos e ingleses contratados por el Fondo de 1992, el Director considera que Aigaion Insurance Company sería responsable *prima facie* del pago de la indemnización por los daños causados por el derrame. Aigaion Insurance Company es el asegurador indicado en el certificado de seguro expedido por las autoridades griegas en la forma en que se especifica en el anexo del CRC de 1992. Por otra parte, el buque tanque podía operar en aguas griegas sobre la base de la declaración que figura en el certificado de seguro (tarjeta azul), emitido por Aigaion Insurance Company.
- 9.4 No obstante, el Director es también consciente de que, según el artículo 4, párrafo 1 b) del Convenio del Fondo de 1992, el Fondo de 1992 indemnizará a toda persona que sufra daños ocasionados por contaminación si, de conformidad con lo establecido en el CRC de 1992, esa persona no ha podido obtener del propietario una indemnización plena y adecuada de los daños, después de haber tomado todas las medidas razonables para ejercer los recursos legales de que disponga.
- 9.5 Tal como se sugirió durante la sesión de octubre de 2012 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, el Director presentó el asunto de las posibles consecuencias de las discrepancias entre las pólizas de seguro, tarjetas azules y certificados expedidos en virtud del CRC de 1992 al Comité Jurídico de la OMI.
- 9.6 En el 101^{er} periodo de sesiones del Comité Jurídico de la OMI en mayo de 2014, se decidió que las directrices relativas a los proveedores de seguros destinadas a los Estados Miembros respecto a la aprobación de certificados de combustible del buque se hicieran extensivas a la presentación de las tarjetas azules por los aseguradores para los certificados con arreglo al CRC de 1992, el Convenio SNP de 2010 y el Convenio sobre la remoción de restos de naufragio (Convenio WRC).