



FONDOS  
INTERNACIONALES  
DE INDEMNIZACIÓN  
DE DAÑOS DEBIDOS  
A CONTAMINACIÓN  
POR HIDROCARBUROS

<b>Punto 3 del orden del día</b>	IOPC/OCT15/3/12	
Original: INGLÉS	1 de septiembre de 2015	
Asamblea del Fondo de 1992	<b>92A20</b>	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	<b>92EC65</b>	•
Asamblea del Fondo Complementario	<b>SA11</b>	

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

### ALFA I

#### Nota de la Secretaría

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 acerca de las últimas novedades en relación con este siniestro.
<b>Resumen del siniestro hasta la fecha:</b>	<p>El 5 de marzo de 2012 el buque tanque <i>Alfa I</i>, matriculado en Grecia, cargado con 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 a lo largo del litoral de la bahía de Elefsis y diversas playas locales. Se llevaron a cabo operaciones de limpieza en el mar y en el litoral.</p> <p>Dado que el arqueo bruto del <i>Alfa I</i> (de 1 648) era inferior a las 5 000 unidades, la cuantía de limitación aplicable en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) es de 4,51 millones DEG (€5,71 millones)<sup>&lt;1&gt;</sup>. El buque tanque tenía una póliza de seguro limitada a €2 millones, la cual estipulaba que solo estaban cubiertos los hidrocarburos minerales no persistentes.</p> <p>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 valor de unos €222 000. Por otra parte, en junio de 2012 el capitán del puerto de Elefsis impuso una multa de €150 000 al propietario del buque.</p> <p>En octubre de 2013 se informó oficialmente al Fondo de 1992 del siniestro y se le entregó una copia de la demanda de un 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. Se le entregó también una notificación que señalaba la fecha de la primera audiencia, fijada para febrero de 2014.</p> <p>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 mencionado. Por acuerdo entre las partes, la fecha de la audiencia inicial fue aplazada hasta octubre de 2014.</p> <p>En julio de 2014 el Fondo de 1992 se reunió con los abogados y peritos del asegurador para preparar una reunión con los contratistas de limpieza con la finalidad de examinar la demanda.</p>

<1>

Sobre la base del tipo de cambio vigente el 13 de julio de 2015, de €1 = 0,789829 DEG.

En octubre de 2014 la demanda del primer contratista de limpieza y la intervención del Fondo de 1992 fueron oídas por el Tribunal.

***Novedades:***

En enero de 2015 el Director y el Responsable de Reclamaciones a cargo de este siniestro, junto con el experto del Fondo, se reunieron con el asegurador y el contratista 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.

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 el asegurador ni los reaseguradores incurrirían en responsabilidad. El Fondo no compartió esta opinión.

En una reunión posterior con el contratista de limpieza se examinó a fondo su demanda, este indicó que aportaría más documentación de prueba de su demanda, la que posteriormente presentó y que se suministró a los expertos del Fondo de 1992 para su evaluación.

En febrero de 2015 el contratista también 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, otro contratista de limpieza que había sido contratado por un día al inicio de las operaciones de limpieza entabló una acción judicial por un valor aproximado de €349 000 contra el propietario del buque y su asegurador. El Fondo de 1992 fue también informado de este procedimiento. En junio de 2015 el Fondo de 1992 presentó una solicitud de intervención como tercero ante el Tribunal Marítimo de Primera Instancia para impugnar la cuantía de las pérdidas reclamadas por este contratista.

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.

En julio de 2015 el Fondo de 1992 envió al primer contratista detalles de la evaluación por los expertos del Fondo de su demanda.

A finales de julio el Fondo de 1992 y sus expertos se reunieron con el primer contratista de limpieza a fin de volver a examinar el siniestro. Después de conversaciones que se desarrollaron durante todo el día 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 tiene entendido que el asegurador pagará el equivalente del nivel completo de límite de responsabilidad del propietario del buque, de 4,51 millones DEG.

***Medida que se ha de adoptar:***

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Decidir si se autoriza al Director a convenir en una transacción íntegra y final por un total de €12 millones de la demanda del primer contratista de limpieza contra el Fondo de 1992.

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 <sup>&lt;2&gt;</sup>
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 (€5,71 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No aplicable
Límite del CRC de 1992 y del Fondo de 1992	203 millones DEG (€257 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 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, 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	<p>Un 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.</p> <p>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.</p> <p>En mayo de 2015 el Tribunal de Primera Instancia de El Pireo 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. Hasta el momento no se ha efectuado de forma oficial tal</p>

&lt;2&gt;

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

	<p>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, impugnando la cuantía de las pérdidas reclamadas por ese contratista. La audiencia para oír la solicitud del Fondo se fijó para noviembre de 2015.</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 la demanda presentada por el primer contratista de limpieza.

## 3 **Procedimientos civiles**

- 3.1 En febrero de 2014 el Fondo de 1992 presentó una solicitud de intervención como tercero ante el Tribunal Marítimo de Primera Instancia de El Pireo (Grecia) para defender sus intereses e impugnar la cuantía de las pérdidas reclamadas por el contratista de limpieza, que había iniciado el procedimiento en agosto de 2013.
- 3.2 El Fondo de 1992 informó al Tribunal acerca de las disposiciones jurídicas aplicables de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y de la necesidad de que el propietario del buque estableciera un fondo de limitación, e impugnó la cuantía de las demandas presentadas por el contratista de limpieza. En particular, el Fondo de 1992 objetó la presencia de buques recogedores de hidrocarburos flotantes, remolcadores, un gran remolcador de salvamento y otro equipo en la zona alrededor del pecio del *Alfa I* durante lapsos prolongados después de haberse retirado los hidrocarburos del pecio.
- 3.3 Por acuerdo entre las partes, se aplazó a octubre de 2014 la fecha de la audiencia inicial en que serían oídas ante el Tribunal la demanda del contratista de limpieza y la intervención del Fondo de 1992. El tribunal se reunió, como estaba previsto, en la fecha designada.
- 3.4 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.
- 3.5 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 copia oficial del Tribunal. Hasta este momento todavía no se ha entregado la copia, pues parece que el primer contratista de limpieza está dispuesto a llegar a un acuerdo sobre su demanda sin volver a recurrir a procedimientos judiciales.

*Demanda de un segundo contratista de limpieza*

- 3.6 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 valor de unos €349 000 contra el propietario del buque y su asegurador. El Fondo de 1992 fue informado oficialmente de la demanda y procedió a facilitar los pormenores a sus expertos para que la examinaran.
- 3.7 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 audiencia destinada a oír la solicitud del Fondo se fijó para noviembre de 2015.

*Demanda del Estado griego*

- 3.8 En febrero de 2015 el Estado Griego notificó un mandato judicial al propietario del buque y su asegurador por un monto aproximado de €222 000 en concepto de gastos de limpieza cubiertos a raíz del siniestro. El Fondo de 1992 no ha sido informado oficialmente de esta demanda.

#### **4 Demandas de indemnización**

*Demanda de €349 000 de un contratista de limpieza*

- 4.1 Se ha presentado al propietario del buque y al asegurador una demanda por un total de €349 000 de una empresa contratista de limpieza por movilización de equipo y operaciones de limpieza y por retirar ese equipo del lugar de las operaciones. El propietario del buque contrató directamente a la empresa para que hiciera frente al derrame antes de que su asegurador pidiera a otro contratista de limpieza (el contratista principal) que concluyera la mayor parte de las operaciones de remoción de los hidrocarburos y de limpieza de la costa.
- 4.2 La demanda de €349 000 se envió para su evaluación a los expertos del Fondo de 1992, que están a la espera de más documentos e información del demandante para poder concluir su cometido oportunamente.

*Demanda de €15,8 millones de un contratista de limpieza*

- 4.3 El contratista de limpieza principal ha presentado al propietario del buque cinco demandas por un total de €15,8 millones en relación con operaciones de limpieza y medidas preventivas, demandas que también han evaluado los expertos del Fondo de 1992. En el anexo se facilitan más detalles sobre este particular.

*Demanda de €222 000 de las autoridades griegas*

- 4.4 Las autoridades griegas presentaron una demanda al propietario del buque y al asegurador por un valor aproximado de €222 000 por gastos de limpieza que no ha sido notificada oficialmente al Fondo de 1992.

#### **5 Evaluación de las demandas**

- 5.1 Los expertos del Fondo de 1992 han evaluado las dos demandas presentadas contra el Fondo de 1992. Es necesario disponer de más información para finalizar la evaluación de la demanda planteada por un valor de €349 000.

- 5.2 Sin embargo, después de la aportación de más pruebas por parte del contratista de limpieza principal (que presentó una demanda por valor de €15,8 millones), los expertos del Fondo de 1992 han valorado esta demanda en unos €8,8 millones (incluidos gastos que se han examinado minuciosamente y para los cuales es probable que se suministren respuestas afirmativas).
- 5.3 Por otra parte, con arreglo a la legislación griega, el demandante tiene derecho a percibir intereses sobre la suma demandada, calculados de acuerdo con una escala creciente de intereses, medida concebida para animar a las partes a llegar a un acuerdo<sup><3></sup>. Un tipo de interés de demora medio indicativo para el periodo 2012-2015 es de aproximadamente un 8 %.
- 5.4 Por consiguiente, la evaluación de la demanda del contratista de limpieza principal, incluidos intereses (calculados hasta finales de julio de 2015, en que tuvieron lugar las conversaciones con los contratistas de la limpieza) en la actualidad asciende a unos €11,1 millones.

## **6 Conversaciones con el demandante y el asegurador**

### *Reunión con el contratista de limpieza (enero de 2015)*

- 6.1 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.
- 6.2 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.

### *La sentencia en primera instancia (mayo de 2015)*

- 6.3 En mayo de 2015 el Tribunal Marítimo de Primera Instancia de El Pireo dictó sentencia, en virtud de la cual adjudicó al primer contratista 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. Hasta la fecha no se ha presentado todavía dicha copia.

### *Reunión con el primer contratista de limpieza en julio de 2015 para examinar la posibilidad de un acuerdo global*

- 6.4 Después de la sentencia del juez 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 en mayo de 2015 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.
- 6.5 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, a saber, 4,51 millones DEG, como parte de un acuerdo global con el Fondo de 1992.
- 6.6 En julio de 2015 el primer contratista de limpieza y sus abogados viajaron a Londres para examinar con el Fondo de 1992 la posibilidad de llegar a un acuerdo global para resolver las demandas planteadas al Fondo de 1992.

---

<3> En virtud de la legislación griega el interés de demora (que en la fecha del siniestro era del 8,75 %) se aplica una vez que se plantea una demanda. En ese momento el tipo de interés aumenta a un interés de demora más un 2 % una vez notificado el mandato judicial y aumenta otra vez a un interés de demora más un 3 % cuando se dicta un fallo final que adjudique una suma con intereses.

- 6.7 El contratista indicó en las conversaciones que estaría 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 reclamación pagadero por encima de dicho límite.
- 6.8 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 valor 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 pagará el equivalente del nivel máximo de su límite de responsabilidad del propietario del buque, de €4,51 millones DEG.

## **7 Consideraciones del Director**

- 7.1 El Director señala que la responsabilidad primordial respecto de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven 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 (€5,71 millones) (artículo V 1, párrafo a) del CRC de 1992) en el caso de que estableciera un fondo de limitación.
- 7.2 Señala además que al 3 de septiembre de 2015 no se ha establecido el fondo de limitación. Añade, sin embargo, 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. Además, el Director tiene entendido que, debido a razones comerciales, el asegurador del propietario del buque preferiría concluir sus negociaciones, pagando para ello el equivalente de la cuantía de limitación por pagar (4,51 millones DEG) como parte de una transacción con el Fondo de 1992.
- 7.3 El Director además es consciente de que los demandantes no han recibido indemnización con respecto al siniestro, que tuvo lugar en marzo de 2012.

### *Las ventajas de aceptar la demanda de €12 millones del contratista de limpieza*

- 7.4 El Director ha seguido el asesoramiento de los abogados del Fondo de 1992, quienes le han indicado que incluso en el caso de que apelara enteramente con éxito la sentencia del Tribunal de Primera Instancia, en virtud de la cual adjudicó €14,4 millones al contratista, es improbable que obtenga un resultado mucho mejor que el que ofrece la oferta propuesta de €12 millones.
- 7.5 Además, si el Fondo de 1992 apela la sentencia en primera instancia, es improbable que el Tribunal de Apelación dicte sentencia antes de tres años, plazo durante el cual los intereses sobre la suma adjudicada inicialmente seguirían corriendo a razón de €1,3 millones por año.
- 7.6 Por otra parte, los abogados del Fondo de 1992 le han informado de que el contratista de limpieza ha indicado que si el Fondo de 1992 apelara la sentencia en primera instancia él a su vez entablaría una apelación con la intención de mejorar la sentencia ya dictada.
- 7.7 En vista de lo anterior, el Director considera que sería muy positivo llegar a un posible acuerdo en relación con el pago de la demanda de mayor cuantía contra el Fondo de 1992, por la suma de €12 millones, incluidos intereses, que incluiría el pago por el propietario del buque o su asegurador del equivalente de la cuantía de limitación (4,51 millones DEG), teniendo en cuenta la opinión de los asesores técnicos del Fondo de 1992 sobre las ventajas que ofrece la demanda y tomando en consideración los riesgos que entrañaría un litigio y el aumento de los intereses sobre el monto de la demanda, que pasarían a ser pagaderos, si el Fondo de 1992 procediera con el entablamiento de un recurso ante el Tribunal de Apelación griego.

*Las demandas pendientes*

- 7.8 Cabe observar que si bien la demanda del contratista de limpieza principal podría saldarse por la suma de €12 millones, queda pendiente la demanda del otro contratista, 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 suma unos €222 000.
- 7.9 El Director recomienda que se le solicite convenir en una transacción íntegra y final por valor de €12 millones de la demanda del contratista de limpieza principal contra el propietario del buque, su asegurador y el Fondo de 1992, sobre la base de que el asegurador abonará el equivalente de la cuantía de limitación pagadera (4,51 millones DEG).

**8 Medida que se ha de adoptar**Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Decidir si se autoriza al Director a convenir en una transacción íntegra y final por valor de €12 millones de la demanda del contratista de limpieza principal contra el propietario del buque, su asegurador y el Fondo de 1992, sobre la base de que el asegurador abonará el equivalente de la cuantía de limitación pagadera (4,51 millones DEG).

\*\*\*



## ANEXO

### ANTECEDENTES – ALFA I

#### 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> de fueloil pesado (fueloil N° 2), unos 158 m<sup>3</sup> de hidrocarburos de origen marino (fueloil N° 1) y unos 94 m<sup>3</sup> 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 presentaran 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 emplearon 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. El experto contratado por el Fondo y el entonces Jefe de Reclamaciones/Asesor Técnico del Fondo concluyeron que la presencia de dos barreras de contención como perímetro era innecesaria si únicamente una de ellas se utilizaba correctamente. 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 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. A abril de 2015, la Secretaría se encuentra a la espera de otros pormenores.

## **6 Reclamaciones de indemnización**

Los contratistas de limpieza han incoado una demanda contra el propietario del buque y su asegurador ante el Tribunal de Primera Instancia de El Pireo por un importe de aproximadamente €15,8 millones. Estas reclamaciones, que están siendo examinadas por el Fondo, se detallan a continuación.

<b>Fecha de presentación</b>	<b>Categoría de la reclamación</b>	<b>Cuantía reclamada (€)</b>
Junio de 2012	Limpieza por las autoridades griegas	0,26 millones
Agosto de 2012	Reclamación de los contratistas de limpieza por el periodo del 5 de marzo al 30 de junio de 2012	13,3 millones
Noviembre de 2012	Reclamación de los contratistas de limpieza por el periodo del 1 de julio al 31 de octubre de 2012	1,05 millones
Enero de 2013	Reclamación de los contratistas de limpieza por el periodo del 1 de noviembre al 31 de diciembre de 2012	0,54 millones
Enero de 2013	Reclamación de los contratistas de limpieza por el periodo del 1 al 15 de enero de 2013	0,13 millones
Mayo de 2013	Reclamación de los contratistas de limpieza por el periodo del 16 de enero al 28 de abril de 2013	0,82 millones
	<b>Total de las reclamaciones presentadas</b>	<b>16,10 millones</b>

## **7 Procesos 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 (unos €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 que el asegurador ni los reaseguradores incurrían en responsabilidad. El Fondo no compartió esta opinión.
- 7.4 En una reunión posterior con los contratistas de limpieza en la que se examinó a fondo su demanda, indicaron que aportarían más documentación de prueba de su demanda, pero en el mes de abril de 2015 no se había recibido dicha documentación.
- 7.5 En febrero de 2015 los 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.

## **8 Otras cuestiones**

### **8.1 El propietario del buque y la póliza de seguros del *Alfa I***

- 8.1.1 El *Alfa I* tenía una cobertura P&I con Aigaion Insurance Company SA (Aigaion), 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..."

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".

- 8.1.4 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.
- 8.1.5 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, 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". Las autoridades griegas por consiguiente ignoraban la existencia de las condiciones de la póliza de seguro y su contradicción con la tarjeta azul presentada. Tan pronto como la información se difundió, las autoridades griegas informaron al Fiscal Penal de Atenas y le instruyeron para que investigara el caso.
- 8.1.6 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, 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 concorra 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 Aigaion 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<sup><1></sup>. 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<sup><2></sup>.

*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.

*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, debido a que la póliza de seguro se limita a unos €2 millones, con un garantía expresa que permite solamente el transporte de hidrocarburos minerales no persistentes. No obstante, la tarjeta

---

<1> No se sabe si el *Alfa I* transportaba más de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes en el momento del siniestro.

<2> 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 de 1992 aun cuando no transportan cargas de hidrocarburos persistentes.

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 sería responsable *prima facie* del pago de la indemnización por los daños causados por el derrame. Aigaion 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.
- 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 101º periodo de sesiones del Comité Jurídico de la OMI en mayo de 2014, se decidió que las directrices relativas a los proveedores de seguro que se habían expedido a los Estados Miembros con respecto a la adopción de los Certificados de combustible del buque deberían ampliarse a la presentación de las tarjetas azules de parte de los aseguradores para los certificados concernientes al CRC de 1992, el Convenio SNP de 2010 y el Convenio sobre la remoción de restos de naufragio.
-