



Punto 3 del orden del día	IOPC/APR18/3/7	
Fecha	13 de abril de 2018	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES22	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC70	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES6	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

AGIA ZONI II

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:

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

Resumen:

El buque tanque para productos petrolíferos *Agia Zoni II* (arqueo bruto de 1 597, construido en 1972) se hundió a las 02,00 horas del 10 de septiembre de 2017 al sudoeste del islote de Atalanti, cerca de la isla de Salamina, ligeramente fuera^{<1>} del sector norte de la zona de fondeo designada en El Pireo, en el golfo Sarónico. El buque quedó recostado sobre estribor en el fondo marino, a una profundidad aproximada de 35 metros y con un espacio franco de unos 15 metros por encima del casco. No hubo víctimas y los dos tripulantes que estaban a bordo fueron rescatados por remolcadores poco después de hundirse el buque.

El buque iba cargado aproximadamente con 2 194 toneladas métricas (tm) de fueloil pesado y 370 tm de gasoil para usos marinos. Además, transportaba aproximadamente 15 tm de combustible líquido (gasoil para usos marinos), 300 litros de lubricantes y entre 200 y 300 litros de productos químicos. Se cree que en el hundimiento o poco después se descargaron unos 700 m³ de hidrocarburos.

Se nombró a un salvador inicialmente con arreglo a las condiciones de un contrato modelo de salvamento de Lloyd's para que se ocupara del buque hundido, pero el contrato se canceló cinco días más tarde y se suscribió con el propietario del buque un acuerdo para la prestación de servicios de lucha contra la contaminación con efecto retroactivo.

El salvador subcontrató a varias empresas de limpieza para que prestaran asistencia con las medidas de lucha contra la contaminación, dado que los hidrocarburos ya habían contaminado unos 4 kilómetros de litoral de la isla de Salamina. Grandes manchas de hidrocarburos flotaron a la deriva en dirección este hacia el litoral continental en torno a El Pireo y Atenas, donde posteriormente quedaron depositados, con la consiguiente contaminación de unos 20-25 kilómetros de litoral continental. Las operaciones de limpieza dieron inicio muy poco después del siniestro con la participación a veces de hasta 400 personas.

Novedades:

El 29 de septiembre de 2017, después de las operaciones de bombeo para extraer los

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

hidrocarburos que se encontraban a bordo, las autoridades griegas ordenaron al propietario del buque que sacara los restos del buque naufragado en el término de 30 días. Las operaciones de extracción y de trasbordo de los hidrocarburos concluyeron el 30 de octubre de 2017. Las autoridades griegas ordenaron al salvador que sacara los restos del naufragio sin coste alguno para el Gobierno griego.

Los restos del naufragio se sacaron el 30 de noviembre de 2017 y poco después se remolcaron hasta el astillero del salvador en la isla de Salamina. En el transcurso de la operación parte de los hidrocarburos escaparon y volvieron a contaminar las zonas en torno a Perama, en El Pireo, lo cual hizo necesaria otra operación de limpieza en el litoral continental.

En octubre de 2017 el Fondo de 1992 abrió una oficina en El Pireo para la presentación de reclamaciones y el asegurador del propietario del buque estableció un fondo de limitación por la suma de €5,41 millones.

Al 10 de abril de 2018 se han presentado 57 reclamaciones por un total de €39,48 millones y US\$175 000 y se ha pagado indemnización a cuatro reclamantes por un total de €103 846. El resto de las reclamaciones se están evaluando.

El [informe en línea sobre el siniestro del *Agia Zoni II*](#) está disponible en la sección *Siniestros* del sitio web de los FIDAC.

Medidas que se han de adoptar:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Agia Zoni II</i>
Fecha del siniestro	10 de septiembre de 2017
Lugar del siniestro	Golfo Sarónico (Grecia)
Causa del siniestro	Hundimiento en circunstancias que se están investigando
Cantidad de hidrocarburos derramados	Indeterminada, pero se calcula en alrededor de 700 m ³ .
Zona afectada	Cuatro kilómetros de la costa de la isla de Salamina y 20-25 km de la costa al sur del puerto de El Pireo y Atenas, golfo Sarónico (Grecia).
Estado de abanderamiento del buque	Grecia
Arqueo bruto	1 597 toneladas
Asegurador P&I	Lodestar Marine Limited
Límite del CRC	4,51 millones de DEG (€5,41 millones) ^{<2>}
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG (€244,38 millones) ^{<3>}
Procedimientos judiciales	Aún no se ha iniciado ningún procedimiento judicial

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

^{<3>} Sobre la base del tipo de cambio vigente el 3 de noviembre de 2017, fecha en que el Comité Ejecutivo autorizó al Director a hacer pagos: 1 DEG = €1,203870.

2 Siniestro

- 2.1 El buque tanque para productos petrolíferos *Agia Zoni II*, con una dotación de 11 tripulantes, zarpó de la terminal petrolera HELPE, sita en Aspropyrgos, a las 10,00 horas del 9 de septiembre de 2017 y se dirigió a la zona de fondeo de El Pireo a esperar la llegada de un buque a la terminal de contenedores de El Pireo al que debía hacer entrega de combustible la tarde de ese mismo día.
- 2.2 Al salir de la terminal petrolera, de acuerdo con los documentos sobre el precinto aduanero oficial, los recibos de carga de la terminal, los conocimientos de embarque y la declaración oficiosa del capitán, el buque llevaba a bordo las siguientes cantidades de productos derivados de petróleo:

Fueloil pesado de 380 cSt con alto contenido de azufre	1 926 094 tm
Fueloil pesado de 180 cSt	<u>248 768 tm</u>
Total de fueloils pesados	<u>2 194 862 tm^{<4>}</u>
 Total de gasoil para usos marinos	 369 118 tm ^{<5>}

Además, también se informó de que el buque transportaba aproximadamente 15 tm de combustible líquido (gasoil para usos marinos), 300 litros de lubricantes y entre 200 y 300 litros de productos químicos.

Cantidad total aproximada de carga de hidrocarburos/combustibles/productos químicos	<u>2 580 tm</u>
---	-----------------

- 2.3 Una vez fondeado el buque en la zona de fondeo de El Pireo, el capitán permitió desembarcar a tierra para comer algo a siete de los tripulantes, que según lo previsto debían volver a embarcar entre las 21,00 y las 21,30 horas. A bordo quedaban cuatro tripulantes, entre ellos el capitán.
- 2.4 Tras recibir noticia de que la entrega de combustible se retrasaba a la mañana siguiente, el capitán se puso en contacto con los tripulantes que estaban en tierra y les pidió que volvieran al buque a primera hora de la mañana del día siguiente, 10 de septiembre. Hacia las 23,15 horas desembarcó acompañado de uno de los tripulantes para comer algo y dejó el buque tripulado por los dos tripulantes restantes.
- 2.5 Hacia la 01,55 del 10 de septiembre, mientras esperaba la lancha para volver a bordo, el capitán recibió una llamada de uno de los tripulantes que estaba a bordo para informarle de que el buque estaba escorado. Aproximadamente cinco minutos después recibió otra llamada para informarle de que la situación empeoraba, tras lo cual contactó con una compañía local de remolque a fin de solicitar el envío de dos remolcadores para prestar asistencia.
- 2.6 La lancha zarpó de la costa hacia las 02,15 horas con el capitán y el aprendiz de maquinista, quienes al llegar al lugar del siniestro alrededor de las 02,30 horas observaron que la mayor parte del casco del buque estaba sumergida y que solo se veían tres metros de la proa por encima del nivel del mar. Poco después el buque desapareció bajo el agua. Entretanto los dos tripulantes que estaban a bordo habían saltado al agua y fueron recogidos por la lancha y uno de los remolcadores que se habían dirigido al lugar para prestar asistencia.
- 2.7 A continuación se informó al propietario del buque, quien procedió a dar instrucciones al salvador para que emprendiera las operaciones de salvamento. El salvador a su vez subcontrató a empresas de limpieza para prestar asistencia con las medidas de lucha contra la contaminación.

<4> Distribuido en los tanques centrales 1C, 2C, 3C, 4C, 2(B+E), 3(B+E), 4(B+E) y 4 superior.

<5> Distribuido en el tanque central 1(B+E) y 1(B+E) superior.

- 2.8 Las autoridades griegas están investigando la causa del siniestro y se está a la espera de que emitan el correspondiente informe. Si bien el Fondo de 1992 también ha encargado a inspectores y abogados que determinen los hechos del siniestro, fue solo recientemente que se permitió a los primeros el acceso a los restos del naufragio, ya puestos a flote, y ahora tendrán que esperar hasta que el fiscal concluya sus investigaciones.
- 2.9 En un principio el capitán y el jefe de máquinas fueron arrestados y a continuación puestos en libertad a la espera de su enjuiciamiento por negligencia.

3 Impacto

- 3.1 Aproximadamente 4 kilómetros del litoral de la isla de Salamina y 20-25 kilómetros del densamente poblado litoral al sur del puerto de El Pireo y Atenas fueron contaminados, lo que incluyó la impregnación por hidrocarburos de unas 300 pequeñas embarcaciones de recreo atracadas en distintos puertos deportivos de las respectivas costas.
- 3.2 Además de los hidrocarburos que recalaron en las playas y las rocas del litoral, en las cercanías de varias playas persistieron bolsas de hidrocarburos sumergidos, lo cual requirió un proceso de limpieza manual por buzos.

4 Operaciones de respuesta

- 4.1 Con arreglo a lo establecido en el plan nacional para contingencias, la responsabilidad de la lucha contra la contaminación del mar recae en la División de Protección del Medio Marino del Ministerio de la Marina Mercante, con el empleo para ello de personal del Servicio de Guardacostas. Por su parte, el propietario del *Agia Zoni II* encargó a un salvador las tareas de salvamento, de extracción de los hidrocarburos y de lucha contra la contaminación. El salvador a su vez designó a un contratista de limpieza y varios subcontratistas para proveer los servicios de lucha contra la contaminación en tierra. El 10 de septiembre de 2017 el salvador inició el salvamento y las operaciones de extracción de hidrocarburos, de conformidad con los términos de un contrato modelo de salvamento de Lloyd's que incluía la cláusula SCOPIC^{<6>}, pero el 15 de septiembre el contrato se canceló y el propietario del buque y el salvador suscribieron un acuerdo sobre servicios de lucha contra la contaminación que se firmó con efecto retroactivo.
- 4.2 Poco después del siniestro, se desplegaron aproximadamente 600 metros de barreras flotantes tendidas en forma de círculo alrededor del lugar del siniestro, pese a lo cual se observó la presencia de manchas de hidrocarburos pesados, residuos e irisaciones de hidrocarburos fuera del perímetro de las barreras. Se movilizaron varias embarcaciones del salvador: cuatro remolcadores, buques con raseras, embarcaciones de servicio y una gabarra grúa flotante con un contenedor de 20 pies con material contra la contaminación, que se situó sobre el lugar del siniestro y se utilizó como base de operaciones. El segundo día tras el derrame el salvador había subcontratado varias empresas de limpieza para que prestaran ayuda con las operaciones de limpieza, una de las cuales, a su vez, subcontrató dos empresas más.
- 4.3 Posteriormente se utilizó una gran cantidad de barreras (en total unos 9 kilómetros) y de absorbentes para proteger zonas no contaminadas o para contener los hidrocarburos que ya se habían depositado en la costa. Para limpiar las zonas contaminadas se contrató a un gran número de personas (en ocasiones hasta un total de 400).

<6> SCOPIC es el acrónimo de 'Special Compensation P&I Clause', Cláusula P e I de compensación especial, que con frecuencia se invoca cuando a un salvador le preocupa que el valor del bien salvado (el buque y su carga) no será suficiente para adjudicar un premio de salvamento adecuado. Esta cláusula provee un incremento del 25 % en los costes del equipo y salariales en comparación con el contrato modelo de salvamento de Lloyd's normalizado.

Operaciones de bombeo y de descarga de hidrocarburos de los restos del naufragio

- 4.4 Una vez sellados los respiraderos y las escotillas del buque hundido, el salvador inició las operaciones de perforación en caliente para extraer los hidrocarburos que todavía había en el buque^{<7>}. Al 19 de septiembre de 2017 se habían extraído 1 533,9 m³ de hidrocarburos, que se bombearon a un buque tanque (el *Lassea*) amarrado al costado de la gabarra grúa. Sin embargo, cuando el *Lassea* se dirigía al fondeadero de Aspropyrgos para descargar, se descubrió que se había producido un escape de hidrocarburos hacia los tanques de lastre laterales del doble fondo, y el capitán y el jefe de máquinas del *Lassea* fueron arrestados por sospecha de contrabando de hidrocarburos y detenidos por el fiscal hasta que se investigara el asunto. Posteriormente el Tribunal de El Pireo condenó al capitán a dos años de prisión con tres años de libertad condicional, mientras que declaró inocente al jefe de máquinas.
- 4.5 El *Lassea* y otro buque, el *Syros*, tuvieron dificultades a la hora de descargar los hidrocarburos procedentes del *Agia Zoni II*. Posteriormente se descubrió que el *Lassea* no contaba con los certificados válidos necesarios para efectuar la descarga, por lo cual permaneció parcialmente cargado con hidrocarburos hasta que recientemente pudo descargarlos. El propietario del *Agia Zoni II* (junto con otras partes) se declaró dueño de los hidrocarburos a bordo.
- 4.6 Durante todo el mes de septiembre el salvador efectuó operaciones de bombeo con el fin de extraer los hidrocarburos de los restos del naufragio. Utilizó para ello técnicas de bombeo directo y de perforación en caliente para sellar los tanques de carga y las fugas a fin de aumentar la presión de los tanques y forzar la salida a la superficie de los hidrocarburos atrapados, que a continuación se recogieron.

Extracción de hidrocarburos del naufragio y remoción de restos del naufragio

- 4.7 El 29 de septiembre de 2017 las autoridades griegas expidieron una orden de remoción de los restos del naufragio que exigía al propietario retirarlos en un plazo de 30 días.
- 4.8 El 12 de octubre de 2017 un grupo de buzos del Servicio de Guardacostas dirigido por el inspector designado por el fiscal se sumergió en el lugar en que yacían los restos del naufragio y entró en los espacios de la cámara de máquinas del buque. Los resultados de la investigación se mantienen con carácter confidencial mientras continúa esta labor. El 13 de octubre se confirmó que ya no quedaban bolsas de hidrocarburos en los tanques de carga ni en los de dieseloil (dentro de lo que fue posible en la práctica). Posteriormente se efectuaron inspecciones submarinas de rutina para asegurarse de que la condición de los tanques no había cambiado y que no tenían escapes.
- 4.9 El 13 de octubre de 2017 las autoridades griegas cambiaron la orden previamente impartida al propietario del buque al pedir al salvador que sacara los restos del naufragio sin costo alguno para el Gobierno griego.
- 4.10 Los restos del naufragio se sacaron el 29 de noviembre de 2017, pero en el momento de levantarlo nuevamente escaparon hidrocarburos del sitio en que se encontraba^{<8>} que volvieron a contaminar partes del litoral continental en torno a El Pireo, lo que hizo necesario realizar nuevas operaciones de limpieza. Se entiende que debido a las dificultades de acceso el salvador no había perforado en caliente

<7> En la perforación en caliente, un buzo perfora con una taladradora hidráulica las planchas del casco hasta llegar al tanque, con objeto de fijar una placa de sellado a la que pueda sujetarse una tubería. Por esta tubería se bombean los hidrocarburos desde los tanques de carga hasta un buque receptor.

<8> Se observó que el tanque de lastre de agua núm. 4 (babor) tenía un escape de combustible. Los buzos/contratistas confirmaron que el resto de los tanques de lastre y espacios accesibles no contenían hidrocarburos.

todos los tanques de combustible, por lo cual cabía asumir razonablemente que la totalidad del combustible y los lubricantes permanecían en el interior del naufragio.

- 4.11 El 30 de noviembre de 2017 los restos del naufragio puestos a flote fueron remolcados hasta el astillero del salvador en la isla de Salamina, donde quedaron amarrados al lado de otros buques a la espera de la inspección por el fiscal. Por precaución se rodearon con una barrera flotante.
- 4.12 Las operaciones de limpieza continuaron en tierra y en el lugar del naufragio (para limpiar de residuos el fondo del mar), aunque se redujeron a actividades de vigilancia una vez concluidas en diciembre de 2017/enero de 2018 las operaciones de extracción de hidrocarburos. A lo largo de enero y febrero continuaron las operaciones adicionales de sustitución de material de la playa y después, y de forma ocasional, se realizaron actividades de vigilancia con mal tiempo en algunas playas para asegurarse de que no volvían a darse casos de contaminación.

5 Aplicabilidad de los Convenios

- 5.1 Grecia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992.
- 5.2 Puesto que el arqueo bruto del *Agia Zoni II* (1 597) es inferior a 5 000 unidades, la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones de DEG (€5,41 millones). El buque estaba asegurado con Lodestar Marine Limited, un proveedor de seguros a prima fija con sede en el Reino Unido.
- 5.3 La cuantía total disponible para indemnización conforme al CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 es de 203 millones de DEG (€244,38 millones). Dado que la cuantía total de los daños causados por el derrame probablemente exceda de la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992, el Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnización a las víctimas del derrame.
- 5.4 Grecia es también Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. La cuantía total disponible en virtud del Protocolo es de 750 millones de DEG, que incluyen los montos pagaderos en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. Sin embargo, es muy poco probable que los daños causados por el derrame excedan del límite aplicable en virtud del Convenio del Fondo de 1992, por lo que no se prevé que este siniestro afecte al Fondo Complementario.

Detalles del seguro

- 5.5 El seguro del *Agia Zoni II* cubría riesgos de contaminación por hidrocarburos y la remoción de restos del naufragio, pero el casco no estaba asegurado. El contrato de seguro entre el propietario del buque y el asegurador tiene un límite de responsabilidad de €5 millones. Sin embargo, el asegurador indicó que hará honor a la tarjeta azul que expidió, que tiene un límite de 4,51 millones de DEG (€5,41 millones). Posteriormente el asegurador estableció un fondo de limitación por esta suma. El Fondo de 1992 solicitó al asegurador una copia de la póliza pero no le fue provista.
- 5.6 El asegurador manifestó que había ofrecido al propietario del buque un seguro adicional para aumentar su cobertura, pero que este indicó que se 'autoasegararía' para cubrir responsabilidades adicionales. Sin embargo, no parece que haya obtenido otra cobertura aparte de la provista por el asegurador.
- 5.7 La póliza de seguro provista por el asegurador, con un límite total de €5 millones, parece ser insuficiente, puesto que cubre dos responsabilidades jurídicas separadas: la remoción de restos de naufragio y la contaminación por hidrocarburos. Es posible que se dé una situación de infraseguro que habrá que plantearse en el futuro.

La legislación griega – Remoción de restos de naufragio

- 5.8 De conformidad con la legislación griega^{<9>}, todo buque que navegue hacia o desde un puerto o terminal griego debe tener un seguro que cubra la responsabilidad ante el Estado de la remoción de restos de naufragio hasta los límites de responsabilidad establecidos en el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Convenio de limitación de la responsabilidad 1976). Según la legislación, el Estado tiene derecho a iniciar una acción judicial directa contra el asegurador.

Reunión con el asegurador

- 5.9 En los días que siguieron al siniestro el Fondo de 1992 se reunió con el asegurador, Lodestar Marine Limited, y sus abogados con el fin de analizar la gestión del siniestro.
- 5.10 En la reunión el asegurador pidió confirmación de que el Fondo de 1992 proveería una fianza de salvamento de US\$3 millones a favor del salvador, que había invocado la cláusula SCOPIC en virtud del contrato modelo de salvamento suscrito con el propietario del buque. Habida cuenta de que el Fondo de 1992 no podía ofrecer tal fianza, el asegurador indicó que consideraba que su responsabilidad con arreglo a la póliza de seguro se limitaba a €5 millones. Además, no deseaba seguir gestionando el siniestro, y quería que el Fondo de 1992 se encargara de la respuesta.
- 5.11 Por consiguiente, el Fondo de 1992 se encargó de la tarea de girar instrucciones a los inspectores y a los expertos (a quienes ya se les había pedido que se personaran en el lugar del siniestro en representación del asegurador) y designó a abogados griegos con el fin de que prestaran asesoramiento acerca de los aspectos relativos al seguro y el salvamento en relación con el siniestro y en términos generales.

Secretaría

- 5.12 El Director y otros miembros de la Secretaría visitaron las zonas afectadas muy poco después de ocurrir el siniestro y se reunieron con los abogados y expertos del Fondo de 1992. Los expertos entablaron contacto con los departamentos estatales correspondientes a fin de prestar ayuda con la coordinación de la respuesta y seguirla de cerca. La Secretaría ha visitado Grecia en el transcurso de los seis últimos meses con el fin de supervisar las operaciones de respuesta a la contaminación, reunirse con los reclamantes y seguir de cerca el trabajo de los expertos y abogados del Fondo de 1992. Se han concertado reuniones con funcionarios del Ministerio de la Marina Mercante y el Servicio de Guardacostas, reclamantes y contratistas. El Fondo de 1992 además asistió a reuniones con el Departamento de Pesca, el Ministerio del Medio Ambiente y el Centro Helénico de Investigación Marina con el fin de examinar diversos aspectos del siniestro.

Establecimiento de la oficina para la presentación de reclamaciones en El Pireo

- 5.13 En respuesta a una petición del Gobierno griego y habida cuenta del número de reclamaciones previstas, a finales de octubre de 2017 se estableció en El Pireo una oficina para la presentación de reclamaciones, para lo cual se tradujeron al griego los formularios de reclamación con el objeto de prestar ayuda a los reclamantes. La oficina, a cargo de un administrador y un auxiliar, recibe y presta ayuda a aquellas personas que deseen presentar una reclamación.
- 5.14 El Fondo de 1992 mantuvo bajo contrato a sus expertos en turismo y pesca, quienes en varias ocasiones visitaron los lugares que resultaron afectados en la isla de Salamina y la costa sur del puerto de El Pireo y Atenas. Los otros expertos del Fondo de 1992 presenciaron todos los días las operaciones

<9> Artículo 7 de la ley 2881/2001, que trata de la remoción de restos de naufragio.

de limpieza y comunicaron a los contratistas y a las autoridades las preocupaciones que pudieran tener con respecto a las operaciones de limpieza.

- 5.15 El Fondo de 1992 también se ha puesto en contacto con varios ministerios en relación con el proceso de presentación de reclamaciones y se ha mantenido al corriente de las novedades acaecidas.

6 Medidas adoptadas por el Gobierno griego

- 6.1 El Ministerio de la Marina Mercante y el Servicio de Guardacostas Helénico participaron activamente en la coordinación inicial de las operaciones de respuesta y vigilancia aérea del derrame de hidrocarburos y posteriormente encomendaron al jefe de uno de los contratistas de limpieza que se hiciera cargo en general de las medidas de respuesta al siniestro. Desde septiembre hasta diciembre de 2017 el Ministerio organizó reuniones de coordinación varias veces por semana a las que fueron invitados el Servicio de Guardacostas, municipalidades, contratistas de limpieza, el salvador y el Fondo de 1992 a fin de determinar el progreso de las operaciones de limpieza y formular observaciones al respecto.

- 6.2 Por otra parte, las autoridades griegas y el Servicio de Guardacostas vigilaron las operaciones de bombeo de los hidrocarburos y de limpieza con descarga de agua de los tanques realizadas a bordo de la gabarra del salvador, fondeada en un punto contiguo al lugar del naufragio. El Servicio de Guardacostas además destacó personal en las playas contaminadas para vigilar las operaciones de limpieza en curso.

Prohibiciones de pesca

- 6.3 En mayo de 2017, antes de que ocurriera el siniestro, el Ministerio de Agricultura impuso una prohibición de pesca a los pesqueros de arrastre^{<10>} en ciertas partes del golfo Sarónico. Esta veda, que tuvo por objeto la conservación de las poblaciones de peces, se extendió a noviembre y diciembre de ese año y posteriormente^{<11>} hasta el 31 de marzo de 2018. Sin embargo, el análisis de las muestras tomadas en mar abierta por el Centro Helénico de Investigación Marítima no indicó un aumento marcado de hidrocarburos, por lo cual se diría que no hay ningún riesgo en particular de contaminación de las poblaciones de peces.
- 6.4 Se había impuesto además otra veda aplicable a la pesca con todo tipo de embarcaciones^{<12>}, que se inició el 19 de diciembre de 2017 y rigió hasta el 31 de marzo de 2018^{<13>}. Sin embargo, el director general de la Dirección de Pesca ha confirmado que esta prohibición no guardaba relación con el siniestro, pues se impuso para hacer frente al problema del alto contenido de difenilo policlorado^{<14>} en los alimentos de origen marino como resultado de la contaminación del agua de mar debida a la evacuación de desechos.

Prohibición de nadar

- 6.5 Poco después del siniestro se prohibió nadar a lo largo de la costa al sur del puerto de El Pireo y Atenas y en la isla de Salamina. La prohibición se levantó a mediados de noviembre de 2017 al declararse oficialmente que varias playas ya estaban limpias y transferirse su gestión a las municipalidades.

<10> Ejecutada mediante el decreto 917/1966.

<11> Decisión ministerial 268/114670.

<12> Decisión ministerial 1082/138578 de 27/12/17.

<13> En una zona que se extiende desde el golfo de Elefsina hasta el puerto deportivo de Alimos.

<14> El difenilo policlorado es un compuesto de cloro orgánico.

7 Investigación de la causa del siniestro

Investigación de las autoridades

- 7.1 El fiscal ha dado inicio a una investigación de la causa del hundimiento y ha comenzado asimismo a determinar si se ha producido un caso de responsabilidad conforme a lo que dispone el código penal que justifique la formulación de acusaciones contra determinadas partes. Además, ha girado instrucciones a un juez para que realice una investigación judicial y la Autoridad Portuaria central de El Pireo está siguiendo las instrucciones del juez, que además ha designado expertos e inspectores para que presten ayuda. Una vez concluida la investigación, el expediente se remitirá al fiscal para que decida si cabe formular cargos contra partes en particular y, en tal caso, la naturaleza de los delitos. Se está a la espera de los resultados de las investigaciones.
- 7.2 Por otra parte, el Organismo Helénico de Accidentes Marítimos, que es independiente de las autoridades judiciales, está realizando su propia investigación^{<15>}. Se está a la espera de su informe. El 21 de febrero de 2018 las autoridades griegas^{<16>} dieron inicio a su inspección del *Agia Zoni II*, intentando para ello extraer los hidrocarburos de la cámara de máquinas y de la sala de bombas para poder contar con un espacio de funcionamiento limpio. Habida cuenta de la rotura del tanque de lastre, todos los inspectores presentes manifestaron sus dudas acerca del plan de bombeo propuesto, por lo cual se canceló la operación. En reuniones posteriores se informó a los expertos del Fondo de 1992 que ASNA (Consejo de Investigación de Accidentes Marítimos) había pedido que el buque entrara en dique seco para continuar las investigaciones.
- 7.3 El Servicio de Guardacostas invitó a los expertos del Fondo de 1992 y a otras partes interesadas a presentarse a bordo de los restos del *Agia Zoni II* el 6 de marzo de 2018 para presenciar un sondeo conjunto de los tanques de carga y de lastre para medir la mezcla de aguas oleosas que quedaban en el buque. Los sondeos se practicaron en 11 de los 27 tanques de carga de lastre pero debido a la escora del buque y a la falta a bordo de tablas de sondeo de la carga y el lastre no fue posible calcular entonces la mezcla de aguas oleosas/agua que quedaba en el interior del buque. En este momento se efectúan operaciones de extracción de hidrocarburos desde la cámara de máquinas y de la sala de bombas, por lo cual por ahora se desconoce la cantidad exacta de aguas oleosas que quedan a bordo.
- 7.4 El Fondo de 1992 informará de las conclusiones del fiscal en una sesión futura.

LA INVESTIGACIÓN DEL FONDO DE 1992

Declaraciones de los testigos

- 7.5 El Fondo de 1992 pidió a sus expertos que obtuvieran copias de las declaraciones de los testigos de la tripulación, tomadas originalmente por los abogados del asegurador poco después de que ocurriera el siniestro. Si bien se entrevistó a cinco tripulantes^{<17>}, lamentablemente las declaraciones de estos testigos no pusieron de manifiesto ninguna causa clara del siniestro y todos ellos señalaron que el buque estaba en 'buenas condiciones'. Pero el hecho es que el buque se hundió en condiciones meteorológicas benignas y en circunstancias inexplicadas.

<15> No tiene por objeto la atribución de responsabilidad sino la elaboración de un informe acerca de las razones técnicas del accidente para referencia futura y para evitar que ocurran siniestros similares.

<16> También asistieron los inspectores del Fondo de 1992, inspectores del Tribunal y un profesor y un inspector de la Universidad Técnica Nacional de Atenas a petición del juez de instrucción, inspectores del Organismo Helénico de Accidentes Marítimos, un inspector del ASNA y el inspector del propietario del buque.

<17> El capitán, el jefe de máquinas, el engrasador, el aprendiz de maquinista y un marinero de primera.

Información acerca del buque

- 7.6 El *Agia Zoni II* (arqueo bruto de 1 597, pabellón griego) era un petrolero para productos petrolíferos de casco doble de 45 años de antigüedad. De acuerdo con su plano de capacidades, tenía una capacidad total en sus tanques de carga de fueloil pesado (volumen de un 98 %) de 2 689 m² y una capacidad en sus tanques de carga de dieseloil de 669 m³. Carecía de seguro del casco.

Clasificación

- 7.7 Cuando ocurrió el siniestro, el 10 de septiembre de 2017, el *Agia Zoni II* tenía un certificado de comercio expedido por el Departamento de Inspección de Buques Mercantes^{<18>} el 28 de julio de 2015 (fecha de la última entrada en dique seco del buque) válido por dos años con sujeción a una inspección anual. Si bien el certificado expiró el 26 de julio de 2017, el propietario del buque había obtenido una prórroga de dos meses^{<19>} (para los reconocimientos y la entrada en dique seco) hasta el 27 de septiembre de 2017.

Reconocimientos y entrada en dique seco

- 7.8 La inspección anual de 2016 del buque, efectuada por cuatro inspectores del Departamento de Inspección, abarcó la cámara de máquinas, la cubierta, el puente (incluyó aspectos de navegación) y el equipo de radiocomunicación. Cada inspector pasó ocho horas a bordo y se comunicaron verbalmente al capitán una serie de defectos menores que se rectificaron el mismo día.

Presencia en el lugar del naufragio y en playas afectadas

- 7.9 Con frecuencia los expertos del Fondo de 1992 se hicieron presentes en la gabarra del salvador, en un punto contiguo al lugar del naufragio, y además todos los días presenciaron las operaciones de limpieza efectuadas por los contratistas de limpieza y las municipalidades en el litoral afectado. Los expertos también hicieron una serie de recomendaciones con respecto a las técnicas de limpieza empleadas por los contratistas.

Remoción de los restos de naufragio – Cantidad de hidrocarburos a bordo del buque antes de ponerlo a flote

- 7.10 El Fondo de 1992 pidió a sus expertos que calcularan la cantidad de hidrocarburos que quedaban a bordo de los restos del naufragio una vez concluidas las operaciones de bombeo y de limpieza con descarga de agua de los tanques, antes del levantamiento del naufragio. Sin embargo, debido a una serie de complicaciones, incluido el número de buques receptores de hidrocarburos que participaron en dichas operaciones, hasta este momento no ha sido posible obtener una cifra precisa. Pese a ello, los expertos del Fondo de 1992 continuarán trabajando en torno a esta cuestión cuando la información necesaria se encuentre disponible.

<18> De acuerdo con la ley nacional vigente en el momento del siniestro, todo buque de pabellón griego comercialmente activo en aguas griegas podía solicitar este tipo de certificado de comercio, en virtud del cual los inspectores del Departamento de Inspección harían los reconocimientos. El propietario de un buque también podía solicitar la inspección de su buque por el Registro Marítimo Helénico o por una sociedad de clasificación importante en nombre del Departamento de Inspección. Esta disposición cambió después del siniestro. El Departamento de Inspección continuó su labor hasta el 30 de septiembre de 2017, después de lo cual la inspección de los buques de pabellón griego ha estado a cargo de sociedades de clasificación autorizadas de la IACS, la sociedad de clasificación INSB y el Registro marítimo Phoenix (todos los buques de pabellón griego distintos de buques de pasaje que naveguen en aguas griegas y hasta de 500 TRB en el caso de buques que naveguen comercialmente en aguas internacionales).

<19> Antes de que se concediese la prórroga, uno de los inspectores del Departamento de Inspección revisó a bordo y dio el visto bueno a dos tanques de lastre.

Presencia en los restos del naufragio después de la puesta a flote

- 7.11 Las autoridades no permitieron que terceras partes hicieran inspecciones submarinas antes de que el Organismo Helénico de Accidentes Marítimos hubiera realizado sus indagaciones. Después del cierre hermético, presurización y puesta a flote de los restos del naufragio el buque se remolcó hasta el astillero del salvador, en la isla de Salamina.

Solicitudes judiciales del Fondo de 1992 – Acceso a los restos del naufragio y costes de la eliminación de desechos

- 7.12 El Fondo de 1992 solicitó con éxito permiso al juez de instrucción para que sus inspectores examinaran los restos del naufragio una vez concluidas las investigaciones del fiscal.
- 7.13 Después de repetidas peticiones a los contratistas de la limpieza de información detallada acerca del presupuesto que habían propuesto por la eliminación de desechos, el Fondo de 1992 continuó instándoles a que dieran respuesta mediante la presentación oficial de una declaración extrajudicial de un alguacil. La información correspondiente le fue provista recientemente.

8 Reclamaciones de indemnización

- 8.1 Al 10 de abril de 2018 la oficina para la presentación de reclamaciones de El Pireo ha recibido 57 reclamaciones que suman en total €39 485 719 y US\$175 000. Se han pagado cuatro reclamaciones por un total de €103 846. Los expertos del Fondo de 1992 están evaluando las reclamaciones restantes. Se prevén nuevos pagos en el futuro inmediato, incluidos los de reclamaciones considerables presentadas por trabajos de limpieza.

Reclamaciones presentadas hasta el 10 de abril de 2018

<i>Tipo de reclamación</i>	<i>Reclamaciones recibidas (€)</i>		<i>Reclamaciones recibidas (US\$)</i>		<i>Reclamaciones pagadas (€)</i>	
	<i>Número de reclamaciones</i>	<i>Cuantía</i>	<i>Número de reclamaciones</i>	<i>Cuantía</i>	<i>Número de reclamaciones</i>	<i>Cuantía</i>
<i>Limpieza</i>	13	35 678 961	–	–	–	–
<i>Vigilancia del medio ambiente</i>	2	75 451	–	–	2	75 451
<i>Pesca</i>	12	1 497 138	–	–	–	–
<i>Daños materiales</i>	6	307 486	–	–	1	1 302
<i>Turismo</i>	22	1 836 683	1	175 000	1	27 093
<i>Otras</i>	1	90 000	–	–	–	–
Total	56	€39 485 719	1	US\$175 000	4	€103 846

- 8.2 Se prevé la presentación de más reclamaciones, en especial del sector del turismo en la primavera y el verano. Además, todavía no se ha presentado la mayoría de las reclamaciones por los gastos de las operaciones de limpieza en tierra.

Reclamaciones presentadas por el salvador y el contratista de limpieza por operaciones en el lugar del naufragio

- 8.3 De particular interés son las dos reclamaciones recibidas del salvador y del contratista de limpieza por trabajos realizados en el lugar del naufragio y por la remoción de los restos del naufragio por las sumas de €13,06 millones y €3,89 millones respectivamente. El salvador también ha presentado una reclamación por €2,21 millones por gastos cubiertos después de la remoción de los restos del naufragio en el lugar del hundimiento y en su astillero, donde todavía se encuentran.

9 Procedimiento de limitación

- 9.1 En octubre de 2017 el asegurador estableció un fondo de limitación por la suma de €5,41 millones. A continuación, el administrador del fondo anunció la existencia del fondo en varios importantes periódicos nacionales y declaró que podían presentarse reclamaciones contra este fondo hasta el 5 de mayo de 2018.
- 9.2 De acuerdo con la legislación nacional los reclamantes podrán presentar reclamaciones en las siguientes formas: 1) en el Tribunal de primera instancia de El Pireo; 2) contra el fondo de limitación establecido por el asegurador o 3) contra el Fondo de 1992.
- 9.3 El Fondo de 1992 se ha reunido con el administrador del fondo de limitación para asegurarse de que se establezca la debida relación y coordinación con el Fondo de 1992 por lo que respecta a las reclamaciones recibidas en la oficina para la presentación de reclamaciones. El Fondo de 1992 ha presentado sus reclamaciones subrogadas contra el fondo de limitación en relación con las reclamaciones que ha pagado.

10 Procedimiento civil

No se ha entablado ningún procedimiento judicial contra el Fondo de 1992. Pese a ello, el Fondo de 1992 tiene conocimiento de que la Autoridad Portuaria Central de El Pireo ha presentado una reclamación por un valor aproximado de €4,6 millones contra el salvador, el contratista principal de la limpieza y el propietario del buque.

11 Consideraciones del Director

- 11.1 El Fondo de 1992 ha establecido una oficina para la presentación de reclamaciones en El Pireo que está recibiendo reclamaciones, si bien es muy temprano para determinar el coste total del siniestro, ya que se prevé que en el futuro diversos sectores presenten más reclamaciones por montos considerables. Está previsto que en el futuro próximo se efectúen más pagos de indemnización.
- 11.2 El Director toma nota de que en este momento las autoridades griegas siguen investigando la causa del siniestro. Los expertos del Fondo de 1992 están siguiendo la investigación y notificarán sus conclusiones al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en una sesión futura.

- 11.3 Al Director le preocupa que la póliza de seguro provista por Lodestar Marine Limited, que tiene un límite total de €5 millones, parece ser insuficiente, puesto que cubre dos responsabilidades jurídicas separadas: la remoción de restos de naufragio y la contaminación por hidrocarburos. Es posible que se dé una situación de infraseguro que habrá que plantearse en el futuro^{<20>}.

12 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

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

^{<20>} Lodestar Marine Limited fue hasta recientemente, con el respaldo de TAL Re, parte del Grupo Artemis, una compañía de inversiones propiedad de una familia, que consolidó bienes por un valor superior a €27 000 millones. En febrero de 2018 se anunció que Ryan Specialty Group, LLC había llegado a un acuerdo para la adquisición de Lodestar Marine Limited, cuyas operaciones pasarían a formar parte de RSG Underwriting Managers (RSGUM), la división aseguradora general de gestión de Ryan Specialty Group.