



Punto 3 del orden del día	IOPC/OCT18/3/12	
Fecha	23 de agosto de 2018	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A23	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC71	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA15	

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:	<p>El buque tanque para productos petrolíferos <i>Agia Zoni II</i> (arqueo bruto de 1 597, construido en 1972) se hundió mientras estaba fondeado, en condiciones climáticas favorables y por razones que aún no tienen explicación, 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 del sector norte de la zona de fondeo designada en El Pireo, en el golfo Sarónico ^{<1>}. 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.</p> <p>El buque iba cargado con aproximadamente 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. 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 y 3-4 kilómetros de la costa de la isla de Salamina.</p> <p>Después de la firma de un contrato de salvamento inicial según el modelo del Lloyd's (LOF), vigente solamente durante cinco días, el salvador concertó un acuerdo para la prestación de servicios de lucha contra la contaminación con el propietario, de efecto retroactivo, y subcontrató varias empresas de limpieza para que prestaran asistencia con las medidas de lucha contra la contaminación. Las operaciones de limpieza dieron inicio muy poco después de que se produjera el siniestro con la participación de hasta 400 personas en ciertos momentos.</p>
Novedades:	Las operaciones de limpieza continuaron a lo largo del otoño de 2017 y concluyeron al final de ese año. En noviembre de 2017 se sacaron los restos del <i>Agia Zoni II</i> y se remolcaron hasta el astillero del salvador, en la isla de Salamina, donde se dejaron a la

<1> La Capitanía de Puerto central de El Pireo certificó que la posición del naufragio era 37° 55,9 N y 23° 34,05 E y por lo tanto quedaba fuera de la jurisdicción de Piraeus Port S.A.

espera de la investigación del fiscal, que insistió en que se limpiaran antes de que se iniciara la investigación del naufragio. La limpieza de los restos del naufragio, a cargo de dos empresas especializadas, se realizó del 23 de marzo al 27 de abril de 2018 como preparativo de la investigación del fiscal. El 21 de junio los restos del naufragio entraron en dique seco, donde, entre otras cosas, se tomaron muestras de las planchas del casco. Los restos del naufragio se pusieron a flote el 25 de junio de 2018 y ahora se encuentran en el astillero del salvador.

Documentos conexos: 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	Entre tres y cuatro kilómetros de la costa de la isla de Salamina y entre 20 y 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
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 (€244,80 millones) ^{<3>}
Procedimientos judiciales	Aún no se ha iniciado ningún procedimiento judicial

2 **Antecedentes**

Los antecedentes relativos a este siniestro se resumen *supra*. En el [informe en línea sobre el siniestro del *Agia Zoni II*](#) se facilita información más detallada.

3 **Novedades desde abril de 2018**

Operaciones de limpieza

- 3.1 Después de amplias operaciones de limpieza, que continuaron en tierra y en el lugar del naufragio (para limpiar de residuos el fondo del mar), y una vez concluidas las operaciones de extracción de hidrocarburos en diciembre de 2017/enero de 2018, la labor se redujo a vigilar las playas y a recoger de ellas el material contaminado. A lo largo de enero y febrero continuaron las operaciones adicionales de

^{<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 19 de julio de 2018, de 1 DEG = €1,205930.

sustitución del material de la playa y después, y de forma ocasional, se realizaron actividades de vigilancia durante periodos de mal tiempo en algunas playas para asegurarse de que no volvieran a contaminarse.

Remoción de los restos del naufragio

- 3.2 El 29 de septiembre de 2017, las autoridades griegas expedieron una orden de remoción de los restos del naufragio que exigía al propietario retirarlos en un plazo de 30 días. 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 su 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 de que no tenían escapes.
- 3.3 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.
- 3.4 Los restos del naufragio se sacaron el 29 de noviembre de 2017, pero en el momento de levantarlo nuevamente escaparon hidrocarburos del pecio^{<4>}, que volvieron a contaminar partes del litoral continental en torno a El Pireo, lo que hizo necesario realizar nuevas operaciones de limpieza. Se entiende que debido a las dificultades de acceso el salvador no había perforado en caliente todos los tanques de combustible, por lo cual cabía asumir razonablemente que la totalidad del combustible y los lubricantes permanecían en el interior del naufragio.
- 3.5 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 del fiscal.

Acceso a los restos del naufragio

- 3.6 Los abogados del Fondo de 1992 presentaron una solicitud al juez de instrucción para que permitiera a sus inspectores el acceso a los restos del naufragio, pero se les informó de que tal acceso no sería posible hasta que el fiscal concluyera su labor de investigación acerca del *Agia Zoni II*, que permaneció en el astillero del salvador, adonde había sido remolcado inmediatamente después de ser sacado del agua. No se realizaron operaciones en el *Agia Zoni II* hasta el 23 de marzo de 2018, en que se iniciaron los trabajos de limpieza, que concluyeron el 27 de abril de 2018.
- 3.7 El buque se mantuvo a flote en el astillero hasta el 21 de junio de 2018, en que se metió en dique seco con el fin de dar inicio a la investigación penal del fiscal^{<5>}. Se hicieron mediciones ultrasónicas de las planchas del forro del costado en la zona de la parte dañada y se cortaron unas secciones de las planchas de acero para someterlas a un análisis metalúrgico en el Laboratorio Politécnico Nacional de Grecia. Si bien los inspectores del Fondo de 1992 estuvieron presentes durante la investigación del fiscal, no tuvieron acceso a todos los tanques de carga y lastre, ya que se observó que algunos de ellos no estaban totalmente limpios y contenían gases. Los expertos del Fondo de 1992 están a la espera de que se den a conocer los resultados de la investigación del fiscal para formular nuevas observaciones acerca de la causa del siniestro.

<4> 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.

<5> Según se informó, el buque se metió en dique seco por cuenta del salvador tras una petición del Ministerio de Marina Mercante de Grecia.

- 3.8 El *Agia Zoni II* se encuentra todavía en el astillero del salvador, probablemente destinado al desguace. El salvador ha presentado reclamaciones al Fondo de 1992 no solo por el periodo transcurrido hasta la remoción de los restos del naufragio, sino también por el tiempo transcurrido entre la remoción y la limpieza, por el periodo de limpieza y por los periodos subsiguientes. Estas reclamaciones son objeto de evaluación.
- 3.9 Todavía no se han dado a conocer los pormenores de la investigación del fiscal, por lo cual en este momento no se dispone de más información. Los expertos del Fondo de 1992 también están a la espera de más información acerca de los hidrocarburos que quedaron en los restos del naufragio antes y después de que estos se sacaran del agua.

La investigación del fiscal de distrito

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

4 Aplicabilidad de los Convenios

- 4.1 Grecia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992.
- 4.2 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.
- 4.3 La cuantía total disponible para indemnización conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 es de 203 millones de DEG (€244,80 millones). Dado que la cuantía total de los daños causados por el derrame probablemente 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.
- 4.4 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 la suma disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992, por lo que no se prevé que este siniestro afecte al Fondo Complementario.

Detalles del seguro

- 4.5 El *Agia Zoni II* estaba asegurado con un proveedor de seguros a prima fija que no era miembro del International Group of P&I Associations (International Group). La póliza cubría riesgos de contaminación por hidrocarburos y la remoción de los restos de naufragios, 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.
- 4.6 El asegurador manifestó que había ofrecido al propietario del buque un seguro adicional para aumentar su cobertura, pero que este indicó que se 'autoaseguraría' para cubrir responsabilidades adicionales. Sin embargo, no parece que haya obtenido otra cobertura aparte de la provista por el asegurador.
- 4.7 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

- 4.8 De conformidad con la legislación griega^{<6>}, 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.

5 Investigaciones de la causa del siniestro

- 5.1 Además de examinar las declaraciones de los testigos que formaban parte de la tripulación y la clasificación, los reconocimientos y las medidas para meter el buque en dique seco, los expertos y los abogados del Fondo de 1992 han seguido de cerca las investigaciones de la causa del hundimiento realizadas por el fiscal y el Centro Helénico de Investigación Marina, entidad que funciona independientemente de las autoridades judiciales^{<7>}.
- 5.2 No se han facilitado o hecho públicos más detalles de las investigaciones y se está a la espera de los respectivos informes.

6 Reclamaciones de indemnización

- 6.1 En el momento de elaborarse este documento, el Fondo de 1992 ha recibido 232 reclamaciones que suman €80,65 millones y US\$175 000.
- 6.2 El Fondo de 1992 ya ha hecho pagos provisionales a varias empresas de limpieza que hicieron gastos considerables en operaciones de respuesta y a otros reclamantes que sufrieron daños materiales y pérdidas en el sector de la pesca.
- 6.3 Se ha procurado obtener más información de muchos reclamantes, que, cuando se reciba, permitirá seguir haciendo evaluaciones, aunque se ha observado que muchos reclamantes han presentado reclamaciones por daños morales, que no son admisibles en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- 6.4 Por lo que se refiere a las reclamaciones del sector de la pesca, las evaluaciones correspondientes se han visto complicadas por diferentes reglamentos de pago del IVA aplicable a los buques en función de sus dimensiones y por la necesidad de esperar que los reclamantes y sus representantes presenten los registros tributarios de 2017, que se prevé que se recibirán en breve.
- 6.5 A juzgar por las conversaciones mantenidas con varios reclamantes que han visitado la oficina para la presentación de reclamaciones del Fondo de 1992, cabe esperar la presentación de más reclamaciones de los sectores del turismo y de la pesca. Los expertos del Fondo de 1992 continúan evaluando las reclamaciones presentadas hasta la fecha con el fin de posibilitar el pago lo antes posible de las indemnizaciones correspondientes.
- 6.6 El Fondo de 1992 y sus expertos continúan visitando reclamantes, evaluando sus reclamaciones y recogiendo más información sobre el siniestro de diversas fuentes. En un futuro muy cercano se harán más pagos de indemnización.

<6> Artículo 7 de la ley 2881/2001, que trata de la remoción de restos de naufragio.

<7> Véase el documento [IOPC/APR18/3/7](#), párrafos 7.7 y 7.8.

- 6.7 En los cuadros que figuran a continuación se facilitan más detalles de las reclamaciones recibidas y de los pagos realizados por el Fondo de 1992.

Cuadro 1 – Reclamaciones presentadas al Fondo de 1992 (US\$)

Tipo de reclamación	Reclamación		Evaluada		Aprobada		Pagada por el Fondo	
	N.º	Cuantía (US\$)	N.º	Cuantía (US\$)	N.º	Cuantía (US\$)	N.º	Cuantía (US\$)
Turismo	1	175 000	1	0,00	0	0,00	0	0,00
Total	1	175 000	1	0,00	0	0,00	0	0,00

Cuadro 2 – Reclamaciones presentadas al Fondo de 1992 (€)

Tipo de reclamación	Reclamada		Aprobada		Pagada por el Fondo	
	N.º	Cuantía (€)	N.º	Cuantía (€)	N.º	Cuantía (€)
Limpieza	23	74,04 millones	7	9,90 millones	6	9,89 millones**
Vigilancia del medio ambiente	4	94 927	3	90 587	3	90 587
Pesca (incl. mayoristas)	77	2,47 millones	1	14 754	1	14 754
Daños materiales	87	751 482	2	5 752	2	5 752
Turismo	40	3,21 millones	7	176 391	1	27 093
Otros	1	90 000	0	0,00	0	0,00
Total	232	80,65 millones*	20	10,18 millones	12	10,03 millones

* Varias reclamaciones de los sectores de la pesca y del turismo y por daños materiales incluyen reclamaciones inadmisibles por 'daños morales' por un total de €731 876.

** Se han hecho varios pagos provisionales a la espera de las evaluaciones completas de las reclamaciones. Ya se han evaluado 66 reclamaciones.

7 Procedimiento de limitación

- 7.1 El Fondo de 1992 también se ha mantenido en contacto con el administrador, designado por los tribunales, del fondo de limitación establecido por el asegurador. El plazo para la presentación de reclamaciones al fondo de limitación venció el 5 de mayo de 2018, tras lo cual los reclamantes que deseen presentar reclamaciones contra el fondo de reclamación deben obtener autorización de los tribunales, lo cual conlleva una audiencia judicial.
- 7.2 Al 5 de mayo de 2018 el administrador del fondo de limitación había recibido 84 reclamaciones contra el fondo de limitación, por un total de €94,4 millones. El Fondo de 1992 ha presentado sus reclamaciones subrogadas contra el fondo de limitación.

8 Consideraciones del Director

- 8.1 El Director toma nota de que las autoridades griegas todavía están investigando la causa del siniestro, que se produjo en condiciones meteorológicas benignas, y de que en las declaraciones de los testigos que formaban parte de la tripulación no se hace mención de ningún incendio ni explosión.
- 8.2 El Director toma nota también de que algunas reclamaciones presentadas al Fondo de 1992 no son admisibles en virtud de lo que establecen los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 (por ejemplo, las reclamaciones por daños morales), y de que es probable que la cifra final del total de las reclamaciones admisibles sea inferior a la cifra total reclamada en estos momentos en relación con este importante pero relativamente pequeño derrame de hidrocarburos ocurrido en Grecia.
- 8.3 Finalmente, el Director toma nota de que se han hecho pagos de indemnización por un total aproximado de €10 millones y de que los expertos del Fondo de 1992 están evaluando un gran número de otras reclamaciones con el fin de que sea posible seguir haciendo pagos de indemnización en un futuro próximo.

9 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.
